

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Luchthaven Schiphol
Datum: donderdag 2 april 2020 21:14:10
Bijlagen: [19299461 Brief I&W met zienswijze handhavingsverzoek MOB tav Schiphol.pdf](#)
[19290308 Wnb Zienswijze Schiphol via BBW tav handhavingsverzoek MOB.pdf](#)
[20094641 Notitie IenW inz regeling slots ivm hhv MOB LuchthavenSchiphol.pdf](#)
[20200306 Reactie LHS de Braauw op nadere vragen LNV \(2\).PDF](#)
[20001459 Brief besluit op hhv MOB Luchthaven Schiphol mbt Wnb gedat.pdf](#)

Geachte 10.2.e,

Bijgesloten ontvangt u het besluit van de minister van LNV van 2 april 2020 op uw handhavingsverzoek van 15 september 2019 over Luchthaven Schiphol. Volgens afspraak stuur ik u tevens de zienswijze van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Luchthaven Schiphol, de aanvullende informatie van Luchthaven Schiphol en de Notitie van IenW inzake de Slotverordening.

Een zogeheten 'natte' handtekening ontbreekt, gezien het feit dat wij door de coronacrisis thuis moeten werken. Als wij weer op kantoor mogen werken zullen wij u een getekende versie nasturen indien u daar prijs op stelt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for the Environment

t.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum 2 april 2020

Betreft Besluit op het verzoek van MOB tot handhaving van de inrichting
Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2, eerste lid onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Schiphol Airport. U geeft aan dat de luchthaven geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, en artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de Luchthaven Schiphol per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen en verder: vtb) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 27 september 2019 (kenmerk: DGNVLG/19225375) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd.

Bij brief van 6 november 2019 (kenmerk DGNVLG/ 19261007) heb ik u meegedeeld de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. In die brief deelde ik ook mee een zienswijze te vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: IenW) en de Luchthaven Schiphol. Bij brief van 14 november 2019 (kenmerk: Schiphol/VerzoekVliegvelden2019) deelde u, via uw vertegenwoordiger, mee dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vond.

Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG /19284096) heb ik u meegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij mijn besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied****Bezoekadres**Bezuidenhoutseweg 73
2594AC Den Haag**Postadres**Postbus 20401
2500 EK Den Haag**Overheidsidentificatienr**

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10 2 e

T 070 379

10 2 e @minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG / 20001459

Uw kenmerkSchipholVerzoekHandhavingSept
2019**Bijlage(n)**

4

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Belanghebbenden

Ik stel vast dat Coöperatie Mobilisation for Environment (MOB) op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Verder zijn Royal Schiphol Group N.V. (Luchthaven Schiphol) en I&W door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brieven van 9 oktober 2019 respectievelijk 14 oktober 2019 heb ik de Luchthaven Schiphol (kenmerk: DGNVLG/ 19224892) en I&W (kenmerk: DGNVLG /19241957) verzocht om hun zienswijzen op het handhavingsverzoek. Ik heb daarin concreet gevraagd om reactie te geven op het aantal vliegbewegingen op de in het handhavingsverzoek genoemde verschillende referentiedata, hoe deze informatie is vastgelegd en waarop de effectbeoordeling van de activiteit op de natuurwaarden betrekking op heeft gehad.

Met de brieven van 28 november 2019, respectievelijk 4 december 2019 hebben zowel Luchthaven Schiphol als IenW hun zienswijze gegeven. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Luchthaven Schiphol is op grond van artikel 1.3, vijfde lid, aanhef en onder a, Wnb opgenomen in artikel 1.3, eerste lid, aanhef en onderdeel a, onder 4, van het Besluit natuurbescherming. Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NO_x en ammoniak, en dus ook substantieel in te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NO_x/NO₂ en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

U verzoekt om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Toetsingskader

Om het handhavingverzoek te beoordelen moet allereerst worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht. Dat wordt onderzocht aan de hand van de volgende punten.

- Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
- Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
- Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project?
- Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd.¹ Zo ja, dan geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling vereist voor het project.
- In het geval er weliswaar sprake is van wijzigingen in het project, maar geen toename van het negatieve effect voor natuur ten opzichte van de referentiedatum, zijn significante gevolgen uitgesloten en hoeft ook geen passende beoordeling te worden gemaakt.²
- In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als referentiesituatie. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum.³
- Ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb is de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, Wnb niet van toepassing, wanneer sprake is van een project waarvoor een toestemmingsbesluit in overeenstemming met artikel 6, tweede, derde of vierde lid van de Habitatrichtlijn is genomen na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009.

¹ ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 5.5

² Zie bijv. ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 61

³ Zie noot 2

Mocht uit bovenstaande volgen dat een Wnb-vergunning nodig is dan moet handhavend worden opgetreden en dient de activiteit, voor zover vergunningplichtig, te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Is sprake van een project met mogelijk significante gevolgen?

Uit het MER Schiphol 2003⁴ en het MER Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol⁵ begrijp ik dat wordt gevlogen over de onderstaande Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

Het betreft gebieden die in het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) waren opgenomen, waar zich stikstofgevoelige natuurlijke habitattypen of habitats van soorten bevinden waarvan de kritische depositiewaarde wordt overschreden.

- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske
- Botshol
- Polder Westzaan
- Kennemerland-Zuid
- Oostelijke Vechtplassen
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder
- Naardermeer
- Eilandspolder
- Schoorlse Duinen
- Coepelduynen
- Meijendel & Berkheide
- Westduinpark en Wapendal
- Solleveld & Kapittelduinen
- Noord-Hollands Duinreservaat
- Polder Zeevang
- Markermeer en IJmeer
- De Wilck

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt, en een vergunning is vereist op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb.⁶

Conclusie

⁴ Effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet, Een bijdrage in MER Schiphol 2003, Eindconcept, Bureau Waardenburg bv, tabel 5.1 en 5.2

⁵ Effecten van vliegverkeer van en naar Schiphol op beschermde natuur. Een bijdrage in het MER Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol, 7 oktober 2019, nummer 19-0543, tabel 4.1

⁶ zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Er is sprake van een project, nu niet kan worden uitgesloten dat het vliegverkeer van en naar de luchthaven kan leiden tot stikstofdepositie op in ieder geval de genoemde Natura 2000-gebieden en daarmee significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden.

Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn; 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

De Europese referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op zijn vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later nationaal is aangewezen.

Voor de hiervoor genoemde gebieden betekent dat het volgende:

• Ilperveld:	Vrl 24 maart 2000
• Botshol:	Hrl 7 december 2004
• Polder Westzaan:	Hrl 7 december 2004
• Kennemerland-Zuid:	Hrl 7 december 2004
• Oostelijke Vechtplassen:	Vrl 24 maart 2000
• Nieuwkoopse Plassen	Hrl 7 december 2004
• Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	Vrl 24 maart 2000
• Naardermeer	Vrl 10 juni 1994
• Eilandspolder	Vrl 24 maart 2000
• Schoorlse Duinen	Hrl 7 december 2004
• Coepelduynen	Hrl 7 december 2004
• Meijndel & Berkheide	Hrl 7 december 2004
• Westduinpark en Wapendal	Hrl 7 december 2004
• Solleveld & Kapittelduinen	Hrl 7 december 2004
• Noord-Hollands Duinreservaat	Hrl 7 december 2004
• Polder Zeevang	Vrl 29 september 2005
• Markermeer en IJmeer	Hrl 24 maart 2000
• De Wilck	Hrl 24 maart 2000

Conclusie

Blijkens het voorgaande overzicht is de vroegste Europese referentiedatum 10 juni 1994.

Was er op de referentiedatum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Volgens publicatie in de Staatscourant van 31 augustus 1962 wordt bij beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962, nummer 131917, Luchthaventerrein Schiphol aangewezen en op 17 september 1965 wordt gepubliceerd dat het Luchthaventerrein Schiphol wordt uitgebreid. Hiermee wordt Luchthaven Schiphol toestemming gegeven om als luchthaven te fungeren. Aan deze toestemmingen zijn geen voorwaarden of beperkingen verbonden.

Conclusie

Op de referentiedatum 10 juni 1994 was aan Luchthaven Schiphol toestemming naar nationaal recht verleend om als luchthaven te fungeren en aan deze toestemming waren geen beperkingen verbonden.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Nee, Luchthaven Schiphol heeft zich in de periode van 1965 tot aan de dag van vandaag ontwikkeld van luchthaven tot mainport. Dat is enerzijds een autonome ontwikkeling geweest vanwege de uitbreiding van het mondiale luchtvaartverkeer. Luchthaven Schiphol heeft na 10 juni 1994 haar luchthavenactiviteiten een aantal keren gewijzigd door onder meer de ingebruikname van een vijfde baan, een (steeds voortgaande) intensivering van het aantal vliegtuigbewegingen en uitbreiding van de onlosmakelijk met de luchthaven gebonden activiteiten verbonden gebouwen. Anderzijds zijn via wet- en regelgeving voorwaarden en beperkingen gesteld aan de manier waarop Luchthaven Schiphol kon en mocht fungeren. Hieronder zet ik uiteen hoe die ontwikkeling zich heeft voltrokken.

17 Februari 1995 Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (verder: PKB Schiphol)

Een eerste publiekrechtelijke beperking en daarmee wijziging van het project, is ingetreden bij de inwerkingtreding van de PKB Schiphol. In deze PKB werd opgenomen dat voor Luchthaven Schiphol een geluidscontour gold van 35 Kosteneenheden (Ke). Voor het beschermingsniveau werd niet uitgegaan van aantallen vliegtuigbewegingen maar van bescherming van een aantal woningen. Deze bescherming werd en wordt aangegeven met een geluidscontour van 35Ke. Ook werd met deze PKB de basis gelegd voor de uitbreiding van Luchthaven Schiphol van een vierbanenstelsel naar een vijfbanenstelsel.

26 november 2002 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: LVB 2003)

Op 20 februari 2003 treedt LVB 2003 in werking waarmee onder meer de mogelijkheid tot in gebruik name van de Polderbaan ontstaat. PKB Schiphol vervalt met ingang van deze datum. De bepalingen over Schiphol worden in de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol vastgelegd. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de gewijzigde Wet luchtvaart voor de onderwerpen milieu en veiligheid een bescherming moet bieden die minstens gelijkwaardig is aan de bescherming die de PKB op dat moment bood. In de Wet luchtvaart is opgenomen dat elk nieuw Luchthavenindelingbesluit en elk nieuw luchthavenverkeerbesluit voor de aspecten externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging een beschermingsniveau moet bieden dat gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door de eerste besluiten uit 2003. Deze waarden zijn de zogeheten criteria voor gelijkwaardige bescherming of gelijkwaardigheidscriteria. In het LVB 2002 wordt overgestapt op een nieuwe systematiek. De milieugebruiksruimte wordt niet meer beschikbaar gesteld in de vorm van een geluidscontour, maar in de vorm van een systeem van handhavingpunten met grenswaarden.

In het besluitvormingsproces is een MER opgemaakt waarbij toetsing aan artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn heeft plaatsgevonden.

23 augustus 2004 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder LVB 2004)

Op 31 augustus 2004 wordt het LVB 2002 vervangen door LVB 2004. Dit was nodig in verband met het herstellen van een invoerfout bij de totstandkoming van het LVB 2002. Ook wordt met dit gewijzigde besluit een wijziging aangebracht in de uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Uitdrukkelijk wordt aangegeven dat in de LVB 2002/2004 geen aantallen vliegtuigbewegingen worden opgenomen omdat het uitgangspunt van bescherming van woningen leidend blijft.

18 september 2008 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder LVB 2008)

Op 8 oktober 2008 treedt het LVB 2008 in werking. Met de inwerkingtreding van dit LVB 2008 werd ook een aantal wijzigingen beoogd, nl. een betere benutting van de milieuruimte en wijziging van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan. Het systeem van het beschikbaar stellen van milieugebruiksruimte in de vorm van handhavingspunten met grenswaarden blijft ongewijzigd. Ook in dit besluit zijn geen maximale aantallen vliegbewegingen opgenomen. Door de keuze van de handhavingspunten in het LVB 2008 werd het aantal vliegtuigbewegingen wel feitelijk beperkt. Niet geheel duidelijk is hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die milieugebruiksruimte feitelijk mogelijk waren, maar uit de toelichting blijkt dat de milieugebruiksruimte is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Conclusie

Het LVB 2008 is het laatste besluit waarin de milieugebruiksruimte voor de Luchthaven Schiphol is vastgelegd. Feitelijk is daarmee het aantal vliegtuigbewegingen beperkt tot het aantal dat past binnen de beschikbare milieugebruiksruimte.

Bij mij zijn, na het besluit van 2008, geen andere besluiten bekend waarbij een wijziging van het project, het fungeren als luchthaven of het laten uitvoeren van vliegtuigbewegingen, tot een verdere beperking heeft geleid.

Daar waar in de LVB's 2002 en 2004 uitdrukkelijk werd opgenomen dat niet werd uitgegaan van aantallen vliegtuigbewegingen maar van bescherming van aantallen woningen, is bij de totstandkoming van het LVB 2008 – na advies van de Alderstafel⁷ – uitdrukkelijk besloten om wel een maximum aantal vliegtuigbewegingen te noemen, en op basis hiervan de handhavingspunten te actualiseren⁸ en⁹.

Artikel 9.4, achtste lid, Wnb niet van toepassing

De genoemde wijziging van het project heeft plaatsgevonden in 2008, dat wil zeggen na de Europese referentiedatum, maar voor dat op 1 februari 2009 de Habitatrichtlijn op een correcte wijze was geïmplementeerd in de Nederlandse natuurregelgeving.

⁷ Overlegtafel opgericht in december 2016 ter advisering van het Kabinet over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

⁸ Overleg 26 juni 2007, Kamerstuk 29665, nummer 66, onder meer pagina's 2, 8 en 10.

⁹ Brief van de ministers van WenW en VROM van 25 juni 2007, Par 2 en 3, Kamerstuk 29667, nummer 49

Het LVB 2008 is een algemene maatregel van bestuur (AMvB) en dus vastgesteld in overeenstemming met het parlement. Het heeft daarmee een democratische legitimatie. Echter, het is geen besluit in de zin van de Awb waartegen bezwaar en beroep bij de bestuursrechter mogelijk is., Het heeft daarmee dus geen formele rechtskracht en valt daarmee strikt juridisch niet onder de reikwijdte van artikel 9.8, vierde lid, Wet natuurbescherming. Dit artikel is niet van toepassing.

Welke toestemming is aan Luchthaven Schiphol verleend?

Het LVB 2008 is het laatst genomen besluit om binnen de daarin vastgelegde milieugebruiksruimte vliegtuigbewegingen uit te voeren. Op basis van dit besluit zijn de handhavingspunten gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen met daar uit voort vloeiende stipstofdepositie. Het is daarmee het meest beperkende besluit vanaf de Europese referentiedatum.

Verwerken uitgebrachte zienswijzen en overleg met IenW en Luchthaven Schiphol

Zowel namens Luchthaven Schiphol als de Minister van IenW werd een zienswijze op het handhavingsverzoek uitgebracht. Luchthaven Schiphol gaf als zienswijze dat zij van mening is dat vanwege de bestaande rechten op de referentiedatum er geen sprake is van vergunningplicht voor de Wet natuurbescherming. Namens de Minister van IenW wordt als zienswijze ingebracht dat de wijzigingen van het LVB 2004 na 7 december 2004 (één van de mogelijke Europese referentiedata) geen zodanige wijziging met zich bracht dat de milieugebruiksruimte was aangepast. Deze zienswijzen zijn, zoals uit dit besluit blijkt, niet gevolgd.

Huidige situatie

Luchthaven Schiphol heeft tot op dit moment bestaande rechten voortvloeiend uit het LVB 2008. In 2017 heeft Luchthaven Schiphol 496.740 vliegtuigbewegingen laten plaatsvinden. In 2018 en 2019 werden 499.444, respectievelijk 496.826 vliegtuigbewegingen uitgevoerd.¹⁰ De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in de jaren 2017 tot en met 2019 gezien de wereldwijde terugloop als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN).

Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de Luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Luchthaven Schiphol geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren.

Door de slotcoördinator zijn voor het gebruiksjaar 27 oktober 2019 tot en met 24

¹⁰<https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>

oktober 2020 496.170 slots uitgegeven aan de diverse luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol Airport vliegen. Luchthaven Schiphol is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet Luchthaven Schiphol aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat Luchthaven Schiphol een vergunningplichtige activiteit uitvoert en sinds december 2017 mogelijk meer vliegtuigbewegingen uitvoert en daardoor mogelijk ook meer stikstofdepositie veroorzaakt dan is toegestaan op grond van het LVB 2008. Daarvoor en voor de daarmee samenhangende luchthavengebonden activiteiten is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Deze vergunning heeft Luchthaven Schiphol niet en daarmee begaat Luchthaven Schiphol een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol Airport kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van het LVB 2008, tot de daarin vastgelegde (milieu)gebruiksruimte.

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen grotere depositie-effecten veroorzaken dan de vliegbewegingen die op basis van het LVB 2008 zijn toegestaan, zal ik van Luchthaven Schiphol verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het LVB 2008 en de depositie op grond van het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen bij de aanvraag. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. Luchthaven Schiphol zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht nu het onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Niet alleen is niet duidelijk hoeveel vliegtuigbewegingen dit jaar zullen

plaatsvinden, maar evenmin is nu duidelijk in welke mate de vliegtuigbewegingen zouden moeten worden beperkt ten opzichte van de bestaande rechten op basis van het LVB 2008.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door Luchthaven Schiphol in te dienen aanvraag voor een Wnb-vergunning met de daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat over het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de luchthaven en de huidige vliegtuigbewegingen zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Zienswijze Luchthaven Schiphol

Nadere informatie Luchthaven Schiphol

Nadere informatie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat m.b.t. uitgegeven slots

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

PER AANGETEKENDE POST

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail 10.2.e@minlnv.nl

Datum 28 november 2019

Uw ref. DGNVLG-NV / 19224892

Onze ref. 10.2.e

10.2.e
E 10.2.e@debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e@debrauw.com
T +31 20 10.2.e (direct)
T +31 20 10.2.e (secretaresse)
F +31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | Zienswijze Schiphol Airport

Excellentie,

Op 9 oktober 2019 heeft u Royal Schiphol Group N.V. ("**Schiphol Airport**") geïnformeerd over een tot u gericht handhavingsverzoek van MOB. Het handhavingsverzoek strekt tot het per direct beëindigen en beëindigd houden van alle activiteiten die door Schiphol Airport worden verricht en die volgens MOB momenteel in strijd zouden zijn met de Wet natuurbescherming. U heeft Schiphol Airport in de gelegenheid gesteld uiterlijk op 29 november 2019 een zienswijze te geven op het handhavingsverzoek. Schiphol Airport maakt hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Schiphol Airport verzoekt u het handhavingsverzoek af te wijzen. Voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven is reeds vóór de toepasselijke referentiedata toestemming verleend via algemene regels en daarmee is deze activiteit dus toegestaan. Daarnaast is, wegens de vóór 1 februari 2009 gedane natuurtoetsen ten behoeve van de toestemming, het overgangsrecht van de Wet natuurbescherming van toepassing. Van een vergunningplicht – of van een overtreding van de Wet natuurbescherming – is geen sprake. Zelfs als dat anders zou zijn, geldt dat handhaving niet aan de orde is vanwege concreet zicht op legalisatie: er wordt zekerheidshalve een vergunningaanvraag ingediend en het is aannemelijk dat deze kan worden verleend. Tot slot zou handhaving onevenredig zijn. De gevolgen daarvan zijn dermate verstrekkend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen. Schiphol Airport licht een en ander hierna nader toe.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank in Amsterdam en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Kwaliteitsrekening notarissen ING Bank IBAN NL83INGB0693213876 BIC INGBNL2A.



1 REGULERINGSKADER LUCHTHAVEN

- 1.1 Schiphol Airport is de exploitant van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol¹ (de "Luchthaven").
- 1.2 Sinds begin vorige eeuw wordt de Luchthaven gebruikt voor luchtvaart. De Luchthaven is de grootste luchthaven van Nederland en een van de grootste in Europa. Naast commercieel en zakelijk verkeer vervult de luchthaven ook een functie voor maatschappelijk vliegverkeer, zoals verkeer van toezicht, handhaving, hulpverlening en overheden.
- 1.3 In 1995/1996 zijn een Planologische Kernbeslissing en Aanwijzing Luchthaventerrein Schiphol op grond van de Luchtvaartwet door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Hieraan is geen maximum van het aantal vliegtuigbewegingen opgenomen; wel is een geluidcontour met betrekking tot een geluidbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) toegevoegd. Nadien hebben wijzigingen van het aanwijzingsbesluit plaatsgevonden waarbij de geluidzone niet is gewijzigd.
- 1.4 De vijfde en laatste landingsbaan is in 2003 in gebruik genomen, de Polderbaan. De basis hiervoor is neergelegd in de Wet procedures vijfde baan Schiphol, die in 1999 in werking is getreden.
- 1.5 Op 26 november 2002 – in werking getreden op 20 februari 2003 – is, conform de Wet luchtvaart, voor het eerst een luchthavenverkeersbesluit (LVB) vastgesteld.² Het LVB stelt geen maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen.
- 1.6 Het LVB kent als instrument van normstelling en handhaving onder andere grenswaarden voor externe veiligheid, voor de uitstoot van stoffen die lokaal luchtverontreiniging veroorzaken (waaronder stikstofoxiden) en voor de geluidbelasting in handhavingspunten rondom de luchthaven. Voor het vaststellen van deze grenswaarden in het eerste LVB uit 2003 dienden de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria als uitgangspunt. De wettelijk vastgelegde eis voor gelijkwaardigheid bepaalt dat, mochten regels en grenswaarden uit het eerste besluit worden gewijzigd, een volgend luchthavenverkeerbesluit de omgeving opnieuw een bescherming moet bieden die per saldo gelijkwaardig is aan, of beter is dan, de bescherming die geboden wordt door het eerste besluit. Destijds is bewust niet gekozen voor het vastleggen van een (maximum) aantal vliegtuigbewegingen, maar voor het bepalen van milieugebruiksruimte voor Schiphol op basis van de gelijkwaardigheidscriteria.

¹ IATA: AMS; ICAO: EHAM.

² Tevens is een luchthavenindelingsbesluit vastgesteld, eveneens krachtens de Wet luchtvaart (zelfde data van vaststelling en inwerkingtreding).

- 1.7 Bij iedere wijziging van regels en grenswaarden is het dus noodzakelijk te beschikken over een ijkpunt dat gelijkwaardig is aan de oorspronkelijke criteria. Dat ijkpunt wordt gevormd door de maximale geluidbelasting, veiligheidsrisico's, ernstige hinder en ernstige slaapverstoring, zoals berekend in het MER dat ten grondslag lag aan het eerste LVB. Deze maximale effecten van het eerste besluit gelden nu als criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming. De maximale omvang van het verkeer is daardoor een momentopname en kan in de loop van de tijd toenemen als door inzet van nieuwe technieken de geluidbelasting afneemt. Een afname is echter ook denkbaar als bijvoorbeeld minder gunstige routes worden gevolgen en de geluidbelasting toeneemt.
- 1.8 In 2004 is het LVB gecorrigeerd in verband met een invoerfout in de baanmodellering. De wijziging van het LVB is op 31 augustus 2004 in werking getreden. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens was in het MER dat ten grondslag lag aan het LVB uit 2003 van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB uit 2003 waar, onbedoeld, de werkelijk beoogde verkeersverdeling (uitgaande van de gelijkwaardigheidscriteria) niet in paste. In het LVB 2004 is dit gecorrigeerd en daarmee vormt dit het juiste vertrekpunt. In de Nota van Toelichting wordt hierover opgemerkt:
- "Het onderhavige besluit brengt wijzigingen aan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: het LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (verder: het LIB) die noodzakelijk zijn om de zogenaamde invoerfout te herstellen. Met deze wijzigingen kan Schiphol binnen de vastgestelde veiligheids- en milieugrenzen komen tot maximale benutting van de capaciteit en een verantwoorde groei, volgens de bedoelingen en uitwerking van de regelgeving ten aanzien van het vernieuwde banenstelsel. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de mainportdoelstelling en de voorwaarden zoals die zijn verwoord in artikel 8.3 van de Wet luchtvaart."*
- 1.9 In 2008 is het LVB gewijzigd op basis van geactualiseerde input voor de gelijkwaardigheidscriteria. Daarbij is vastgehouden aan de maximale hinder, geluidbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico die binnen de eerste luchthavenbesluiten mogelijk waren. Als norm is vastgehouden aan gelijkwaardigheidscriteria en er is geen maximum aantal vliegtuigbewegingen opgenomen (hoeveel bewegingen mogelijk waren was en bleef een momentopname en een afgeleide van de gelijkwaardigheidscriteria).
- 1.10 In het kader van de zogeheten Alderstafel (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) is afgesproken dat het LVB zou worden aangepast, waaronder met name de invoering van het nieuwe normen en handhavingstelsel (NNHS). Ten

behoefte van de invoering van het NNHS is de Wet luchtvaart in 2016 al aangepast. Ook is afgesproken om (alsnog) te voorzien in een begrenzing van het aantal vliegtuigbewegingen en wel in de vorm van een maximum van 500k tot en met 2020. Deze begrenzing is echter tot op heden niet vastgelegd (wel overigens, sinds gebruiksjaar 2018, een beperking tot 32k nachtvluchten³).

- 1.11 Aan het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven is dus tot op heden nooit een maximum gesteld. De vliegtuigbewegingen moesten en moeten echter wel passen binnen de genoemde gelijkwaardigheidscriteria (kort gezegd terugkijkend naar de PKB 1995).
- 1.12 Schiphol Airport heeft dus al decennialang, en voorafgaand aan de referentiedata, op grond van algemene regels publiekrechtelijke toestemming gehad voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven. Deze activiteiten zijn dus toegestaan.

2 BESTAAND GEBRUIK OP RELEVANTE REFERENTIEDATUM

- 2.1 De activiteiten van Schiphol Airport waar het handhavingsverzoek op ziet – het afhandelen van het luchtverkeer op de Luchthaven – was dus altijd en is ook op dit moment toegestaan op grond van algemene regels. Van belang is dat het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven historisch gezien en ook op dit moment niet publiekrechtelijk is gemaximeerd. De vliegtuigbewegingen moesten en moeten wel passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria.
- 2.2 Vastgesteld kan worden dat de activiteiten van Schiphol Airport op de relevante referentiedatum 7 december 2004⁴ – de datum waarop de (meeste) Natura 2000-gebieden op de zogeheten lijst van communautair belang zijn geplaatst – reeds waren toegestaan (conform het LVB 2004), zonder maximum in het aantal vliegtuigbewegingen. Haar activiteiten zijn sinds die tijd ook niet wezenlijk gewijzigd (de feitelijke aantallen zijn vanzelfsprekend wel gewijzigd, maar deze waren en zijn niet beperkt).
- 2.3 Anders dan MOB stelt, heeft Schiphol Airport dus geen vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming nodig voor de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven.

3 OVERGANGSRECHT OP GROND VAN DE WET NATUURBESCHERMING

- 3.1 De nationale wetgeving ter implementatie van de Habitatrichtlijn werd met de inwerkingtreding van de wetten van 20 januari 2005⁵ (per 1 oktober 2005) en van

³ Artikel 4.3.2a LVB.

⁴ ABRvS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656.

⁵ Stb. 2005, 195.

29 december 2008⁶ (per 1 februari 2009) gecompleteerd. Sinds die tijd voorzag de Natuurbeschermingswet 1998 in een zelfstandig regime ter toetsing van projecten en andere handelingen aan de vereisten van artikel 6, tweede, derde en vierde lid, van de Habitatrichtlijn.

- 3.2 Vóór deze implementatie werd de toetsing van projecten en handelingen aan de vereisten van artikel 6 van de Habitatrichtlijn zoveel mogelijk verricht bij het nemen van andere besluiten die voorzagen in de autorisatie van het project of andere handeling. Dit werd gedaan op basis van richtlijnconforme interpretatie van de rechtstreeks werkende onderdelen van artikel 6 van de Habitatrichtlijn.
- 3.3 Artikel 9.4, achtste lid, van de Wet natuurbescherming regelt dat projecten en andere handelingen niet nogmaals aan de vereisten van de Habitatrichtlijn hoeven te worden getoetst. Meer concreet is de vergunningplicht niet van toepassing indien voor 1 februari 2009 een besluit is genomen waarbij dat project of die handeling is toegestaan, dan wel een aanvraag voor het nemen van dat besluit is gedaan en dat besluit na die datum onherroepelijk is geworden.
- 3.4 Ten behoeve van de totstandkoming van het LVB 2003, de wijziging daarvan in 2004 en de wijziging daarvan in 2008 is steeds een MER, inclusief natuurtoets, uitgevoerd (zie ook hierna). Gelet hierop, is de overgangsrechtelijke regeling uit artikel 9.4, achtste lid van de Wet natuurbescherming van toepassing. Immers heeft in het kader van de wijziging van het aanwijzingsbesluit een beoordeling plaatsgevonden aan de hand van de vereisten van artikel 6 tweede, derde en vierde lid, van de Habitatrichtlijn. Een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming is ook daarom niet vereist.

4 CONCREET ZICHT OP LEGALISATIE

- 4.1 Voor zover Schiphol Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming, voor de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven, zal – zekerheidshalve – een aanvraag voor een vergunning bij u worden ingediend.
- 4.2 Het is alleszins aannemelijk dat deze vergunning (voor de zekerheid) zal worden verleend. Zowel in het kader van het eerste LVB uit 2003, de correctie daarvan in 2004, als de wijziging van het LVB uit 2008 is een MER opgesteld. In het MER voor de LVB's uit 2003/2004 zijn voor het lange-termijnscenario voor de ontwikkeling van Schiphol de effecten bepaald op Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, alsmede op beschermde soorten. Uit dit onderzoek komt onder meer naar voren dat in de aangewezen speciale beschermingszones onder vogels en andere fauna met een beschermde status geen significante effecten zullen optreden. Buiten deze gebieden zijn naar verwachting onder

⁶ Stb. 2009, 18.

soorten met een beschermde status evenmin significante effecten te verwachten, omdat deze soorten ontbreken dan wel in klein aantal voorkomen. Ook constateerde het MER dat er door het uitblijven van significante effecten op gebieden of soorten met een beschermde status geen noodzaak is compenserende maatregelen voor te stellen.

- 4.3 In het MER voor de wijziging van het LVB in 2008⁷ zijn ook de natuurwaarden in beschouwing genomen. In het MER wordt geconcludeerd: *“Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER ‘Schiphol 2003’, zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER ‘Korte Termijn’. Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet”*.
- 4.4 In het concept-MER bij het NNHS (2016) en het bijbehorende deelrapport natuur is eveneens de stikstofdepositie onderzocht.
- 4.5 Gelet hierop is het aannemelijk dat – als zou blijken dat een vergunning is vereist – een vergunning zal kunnen worden verleend. Er bestaat dan ook concreet zicht op legalisatie. Ook om die reden dient van handhavend optreden te worden afgezien.

5 HANDHAVING ONEVENREDIG

- 5.1 Tot slot en onverminderd al het voorgaande, stelt Schiphol Airport zich op het standpunt dat van handhavend optreden moet worden afgezien, omdat handhaving in dit concrete geval onevenredig is.
- 5.2 Voor zover moet worden vastgesteld dat Schiphol Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor het luchtverkeer, geldt ten eerste dat dit niet aan Schiphol Airport kan worden toegerekend. Schiphol Airport mocht er – gelet op het hiervoor beschreven reguleringskader – namelijk van uitgaan dat de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven door de jaren heen steeds sluitend waren gereguleerd en toegestaan.
- 5.3 Daarnaast zou handhaving onevenredige gevolgen met zich brengen vanuit maatschappelijk en economisch perspectief. Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale bereikbaarheid. Voor internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. Schiphol zorgt voor de grootste internationale bereikbaarheid door

⁷ Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn”, Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007.

de lucht. Daarnaast dragen ook de overige burgerluchthavens van nationale betekenis bij aan de verdere ontwikkeling van een sterke ruimtelijk-economische structuur in Nederland en de regio. Daarbij is van belang dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling, de luchtvaart stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom de Luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege de omvang van het luchtverkeer op de Luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waarin Schiphol Airport zowel regionaal als landelijk een belangrijke rol vervult.

- 5.4 Verder is handhaving (in elk geval voor geruime tijd) onmogelijk gelet op de Europese regelgeving inzake slotallocatie en kan Schiphol Airport niet aan een eventuele last voldoen. Het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven wordt op grond van het Besluit slotallocatie gecoördineerd door de slotcoördinator (*Airport Coordination Netherlands*, ACNL). Deze verplichting vloeit voort uit de Europese Slotverordening.⁸ Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de Luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Hierbij wordt (uiteraard) uitgegaan van de dan bekende milieubeperkingen. Na opgave van de beschikbare capaciteit heeft Schiphol Airport geen rol of bevoegdheid bij slotuitgifte.
- 5.5 Voor het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven geldt dat door de slotcoördinator tot en met 24 oktober 2020 slots zijn uitgegeven.⁹ Schiphol Airport kan deze slots niet intrekken en is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Verder hebben luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsvoering op de uitgegeven slots gebaseerd en zijn ook daadwerkelijk tickets verkocht aan passagiers. Naleving van de doelstelling van de Europese slotverordening, alsmede de rechtszekerheidspositie van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend (en hun passagiers), verzetten zich tegen handhavend optreden.
- 5.6 De gevolgen van handhavend optreden zijn – gelet op de hiervoor genoemde omstandigheden – dermate verstrekkend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen.

⁸ Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

⁹ Op 20 april 2020 start van de procedure voor toewijzing van slots voor de winter van 2020/2021. De capaciteitsdeclaratie daarvoor moet uiterlijk op 7 mei 2020 door Schiphol Airport zijn vastgesteld en aan de slotcoördinator zijn gestuurd. Op deze datum staan de historische rechten overigens reeds vast.

- 5.7 In dat verband merkt Schiphol Airport nog het volgende op. Voor de bescherming van Natura 2000-gebieden is – anders dan MOB stelt – niet zozeer de *emissie* van stikstofverbindingen van belang, maar de *depositie* daarvan: de neerslag in Natura 2000-gebieden. De depositie van stikstofoxiden en ammoniak zorgt er namelijk voor dat de bodem rijk wordt aan voedingsstoffen. Dit is ongewenst in deze natuurgebieden. Zeldzame planten die het juist goed doen op voedselarme grond, verdwijnen daar door de vermessing van de bodem.
- 5.8 De bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland is beperkt in verhouding tot de omvang van de huidige "stikstofproblematiek" waarnaar MOB verwijst in het handhavingsverzoek. Het RIVM heeft de depositie van stikstofverbindingen in Nederland per sector in kaart gebracht.¹⁰ De bijdrage van het verkeer is uitgesplitst naar 'wegverkeer' en 'overig verkeer'. De luchtvaart maakt deel uit van de laatste categorie: de bijdrage daarvan is dus (in totaal) 2,2 procent van de totale depositie. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat het aandeel van het luchtverkeer (luchtgebonden activiteiten) 0,1 procent bedraagt van de totale stikstofdepositie in Nederland.¹¹ Het genoemde aandeel van 0,1 procent betreft de *totale* bijdrage van al het luchtverkeer in Nederland. Het betreft de stikstofdepositie als gevolg van het luchtverkeer tot 3000 voet (landen, opstijgen en taxiën).
- 5.9 Het treffen van maatregelen zoals in het handhavingsverzoek van MOB wordt gevraagd, heeft dus geen significante invloed op de oplossing van de stikstofproblematiek in Nederland – nog daargelaten dat de maatregelen geen effect hebben op de korte termijn. Dit blijkt ook uit het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek.¹² Dit ondersteunt het standpunt van Schiphol Airport dat handhavend optreden op dit moment en onder deze omstandigheden niet opportuun en onevenredig is.
- 5.10 Verder wijst Schiphol Airport erop dat binnen de luchtvaartsector reeds afspraken zijn gemaakt over reductie van emissies (in brede zin, waaronder stikstofoxiden). In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is onder meer afgesproken dat de grondgebonden activiteiten van luchthavens in 2030 nul emissies met zich brengen en dat elektrisch taxiën als standaardprocedure zal worden toegepast.¹³ Daarnaast wil Royal Schiphol Group via duurzame maatregelen – zowel op financieel gebied alsook beleids- en projectmatig – een bijdrage leveren. Daarbij

¹⁰ <https://www.rivm.nl/stikstof>

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/04/infographic-stikstofdepositie-per-bron>

¹² Rapport van het Adviescollege Stikstofproblematiek "Niet alles kan", p. 31.

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/advies-niet-alles-kan>
Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 4 oktober 2019, p. 11.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/04/aanpak-stikstofproblematiek>

staan natuurherstel, de kwaliteit van de leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave centraal.

- 5.11 Vastgesteld kan worden dat het aandeel van Schiphol Airport in de stikstofproblematiek zeer beperkt is. De verzochte maatregelen zijn niet proportioneel en tevens op korte termijn en wat impact betreft niet effectief.

6 CONCLUSIE

Schiphol Airport verzoekt u het handhavingsverzoek van MOB af te wijzen.

Hoogachtend,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e



10.2.e



PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

PER AANGETEKENDE POST

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

DATUM BINNENKOMST

29 NOV. 2019

Sh.

Luv-dqnvlg

Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC08766070

DATUM BINNENKOMST

29 NOV. 2019

Uitreiken aan:
POSTBUS 20401-FOUT@@
2500EK 'S-GRAVENHAGE
3SRRC087660702500EK 20401-FOUT@@)

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail 10.2.e @minInv.nl

Datum 6 maart 2020

Uw ref. DGNVLG-NV / 19224892

Onze ref. 10.2.e

mr 10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
T +31 20 577 10. (direct)
T +31 20 577 10. (secretaresse)
F +31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | beantwoording nadere vragen over Schiphol

Geachte 10.2.e ,

Naar aanleiding van de vragen gesteld in uw e-mail van 14 februari jl. reageert Royal Schiphol Group N.V. (hierna: "**Schiphol Airport**") hierbij graag op uw vragen. Voordat Schiphol Airport ingaat op de concrete gestelde vragen, maakt zij enkele opmerkingen over de referentiedatum en het LVB 2008.

I Referentiedatum 10 juni 1994

1. Allereerst merkt Schiphol Airport op dat in de vragen wordt verwezen naar 10 juni 1994, in het kader van enkele Natura 2000 gebieden die (mede) zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, zoals het gebied Naardermeer. Echter, in het handhavingsverzoek van MOB (en ook dat van Greenpeace) waarop moet worden besloten, wordt expliciet en herhaald uitgegaan van 7 december 2004 als de toepasselijke referentiedatum¹. MOB wijst ook niet op specifieke Natura 2000-gebieden die aanleiding geven om uit te gaan van een andere datum, nl. een eventuele eerdere aanwijzing van bepaalde gebieden als Vogelrichtlijngebied, met als vroegste moment 10 juni 1994. Een datum uit 1994, waar in de vragen vanuit

¹ Weliswaar wordt nog gesteld dat dit "vooralsnog" zo is, maar dit laat onverlet dat MOB zelf consequent 7 december 2004 als de relevante datum beschouwt. De twee korte verwijzingen op pagina 4 van het handhavingsverzoek naar 10 juni 1994 is dusdanig vrijblijvend, globaal en niet onderbouwd dat deze geen aanleiding geeft uit te gaan van de in het handhavingsverzoek zelf meermalen expliciete aangehaalde datum van 7 december 2004.

wordt gegaan, past naar het oordeel van Schiphol Airport dan ook niet goed bij het onderliggende handhavingsverzoek.

Overigens geldt dat voor zover de (eerdere) aanwijzing van bepaalde Natura 2000-gebieden onder de Vogelrichtlijn al relevant zou zijn, het MOB blijkens het handhavingsverzoek enkel gaat om eventuele effecten op stikstofgevoelige habitats.

2. Voor het geval toch van de datum van 1994 wordt uitgegaan, merkt Schiphol Airport op dat voor de aanleg en het gebruik c.q. de exploitatie van de Luchthaven Schiphol (hierna: de "**Luchthaven**") voor vliegverkeer – zoals toegelicht in hoofdstukken 1 en 2 van de zienswijze van 28 november 2019 – al ruim voor die tijd toestemming is verleend, zoals ook blijkt uit het bij de vragen gevoegde besluit tot aanwijzing van de uitbreiding van de Luchthaven als luchtvaartterrein uit 1965, waarbij het eerste aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Schiphol van 17 augustus 1962 is gewijzigd.²
3. Het eerste Aanwijzingsbesluit uit 1962 bevatte geen bepaling over het aantal vliegtuigbewegingen. Ook thans geldt geen beperking in de aantallen vliegbewegingen, met uitzondering van de nacht (maar deze beperken niet het jaartotaal). Anders gezegd: ook als 10 juni 1994 als referentiedatum zou worden aangehouden, geldt dat de activiteiten van Schiphol Airport waar het handhavingsverzoek op ziet – het afhandelen van het luchtverkeer op de Luchthaven – altijd was en is toegestaan op grond van algemene regels.
4. Voor zover zou worden aangenomen dat er sinds 1994 een publiekrechtelijke beperking zou zijn geweest in de – reeds ruim voor die tijd toegestane – activiteiten van Schiphol Airport, dan kunnen alleen als zodanig worden gezien de zogeheten *gelijkwaardigheidscriteria* die zijn beschreven in hoofdstukken 1 en 2 van de zienswijze, die zijn vastgelegd in het LVB 2004.³ Deze gelijkwaardigheidscriteria, die de milieuruimte van Schiphol Airport bepalen, kijken op hun beurt weer 'terug' naar de PKB Schiphol en Omgeving⁴ (hierna: "**PKB Schiphol**") en het daarop gebaseerde Aanwijzingsbesluit uit 1996. Daarmee leidt het uitgaan van het jaartal 1994 niet tot een andere conclusie dan uiteengezet in de zienswijze van Schiphol Airport. Die conclusie is dat – aangezien de activiteiten nog steeds passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria van het LVB 2004 (die weer terugkijken naar de PKB Schiphol) – vóór de referentiedatum op grond van algemene regels publiekrechtelijke toestemming is verleend voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven en dus voor de huidige activiteiten geen

² Beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962 (nr/ LT/13917) houdende aanw ijzing van de 'luchthaven Schiphol' als luchtvaartterrein, Stcrt. 1962, 169 (hierna: het "**Aanwijzingsbesluit**").

³ Zoals hierna wordt toegelicht, vormt het LVB 2008 niet een beperking.

⁴ Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving, Tweede Kamer, 1994-1995, 23 552, vastgesteld op 20 december 1995.

vergunningplicht bestaat (en – zoals in de zienswijze is aangegeven - subsidiair: concreet zicht op legalisatie bestaat en handhaving onevenredig is).

II Actualisatie LVB 2004 in 2008

5. In de vragen van LNV ligt (kennelijk) de gedachte besloten dat het LVB 2004, dat in 2008 geactualiseerd is, een relevant ijkpunt (of referentiedatum) zou zijn in de beoordeling van wat bestaand gebruik is, of dat sprake zou zijn van "(bestaande) milieugebruiksruimte van 35 Ke en een doorgroeimogelijkheid tot 480.000 vliegbewegingen". Die gedachten zijn onjuist. Het LVB in 2008 was geen beperking ten opzichte van wat al vóór 7 december 2004 – en overigens ook vóór 10 juni 1994 – was toegestaan. Evenmin is het zo dat het LVB uit 2008 leidde tot een situatie dat meer werd toegestaan dan onder de "bestaande rechten" al mogelijk was. Verder was en is nooit sprake van geweest van een 35 Ke contour die de omvang van de bestaande rechten zou bepalen.⁵
6. Ter toelichting: zoals uiteengezet in de zienswijze was en is er géén beperking in het aantal vliegbewegingen vanaf de Luchthaven. Evenmin zijn er maxima gesteld aan de hoeveelheid stikstof die mag worden uitgestoten, laat staan aan de stikstofdepositie. De enige 'beperking', als daarvan al kan worden gesproken in het kader van het bepalen van de "bestaande rechten", is die van de gelijkwaardigheidscriteria. De systematiek die bij het LVB 2008 is gehanteerd is precies dezelfde als bij het LVB 2004. De milieuruimte zoals vastgelegd met de gelijkwaardigheidscriteria is daarbij niet aangepast. Met andere woorden: het LVB 2008 staat niet meer of minder toe aan activiteiten dan onder het LVB 2004.
7. Dit is nadrukkelijk ook zo in de toelichting bij het LVB 2008 verwoord (zie paragraaf 1.2. Nota van Toelichting):

"In de brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 47) geven de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) aan dat zij onder de «bestaande milieu- en geluidnormen» de criteria voor gelijkwaardigheid verstaan zoals deze volgen uit de gelijkwaardigheidseis die is vastgelegd in artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart. Met deze brief is de maximale milieuruimte vastgelegd (zie ook paragraaf 2.6.4). Deze ruimte vormt het toetsingskader voor de aanpassing van het LVB."

⁵ Voor de goede orde: de 35 Ke contour werkt voor de Luchthaven Schiphol niet als een 'klassieke' geluidzone, maar geldt als een zone waarop de uiteindelijke normen zijn gebaseerd over het aantal woningen en het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden dat zich binnen die zone mag bevinden. Het zijn die aantallen die bepalend zijn voor de milieuruimte van de Luchthaven.

Het toetsingskader en de bestaande milieuruimte zijn ongewijzigd gebleven.

8. Daarbij merkt Schiphol Airport nog op dat de gelijkwaardigheidscriteria zoals toegepast in het LVB 2008 – net als het LVB 2004 – uitgaan van een vergelijking met de situatie uit de PKB Schiphol, en enkel zijn geactualiseerd. Oftewel: het uitgangspunt van de regulering in 2004, in 2008, maar ook nog anno nu is dat de activiteiten van de Luchthaven moeten passen binnen het kader van gelijkwaardigheid, op specifiek aangehaalde punten, ten opzichte van die van de PKB Schiphol. Het LVB 2008 voegt daaraan niets toe en doet daaraan niet af. Het LVB 2008 vermeldt dat ook expliciet:

"De nieuwe criteria zijn berekend met hetzelfde verkeersscenario als waarmee de beschermende werking van de eerste (herstelde) Luchthavenbesluiten is bepaald (MER 2004). Op deze wijze leidt het actualiseren van de criteria niet tot meer, of minder, ruimte voor de luchtvaart. Evenmin tot meer, of minder, hinder."

9. Het LVB 2008 vormde dan ook geen nieuw ijkpunt, aangezien het noch een inperking was van de bestaande rechten, noch daarvan een uitbreiding vormde. Zoals reeds aangegeven in de titel van het besluit van 18 september 2008 gaat het niet om een vergroting of een beperking van de "milieuruimte" maar om een "betere benutting" ervan. Zoals ook aangegeven in paragraaf 1.1 en 1.2 van de Nota van Toelichting bij het LVB 2008 gaat het om een betere benutting van de ruimte zoals die binnen de wet en de daarin vastgelegde gelijkwaardigheidscriteria al voorzien was (onderstreping toegevoegd):

"De luchtvaartpartijen konden door de regels van het LVB een deel van de in de Wet luchtvaart beoogde milieuruimte niet benutten. Met deze wijziging van het LVB kunnen de luchtvaartpartijen, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving, komen tot een betere benutting van deze milieuruimte." en "geconstateerd [is] dat de voorziene groeiruimte voor de luchtvaart niet volledig kan worden benut."

Idem iets verderop:

"Wanneer deze wijziging niet plaats zou vinden kan Schiphol niet groeien binnen de vastgestelde milieuruimte." en "Om de beschikbare milieuruimte beter benutbaar te maken binnen de eis van een gelijkwaardige bescherming, worden de grenswaarden in de handhavingspunten aangepast."

Anders gezegd: deze ruimte was er al (binnen de wet en besluitvorming) en er wordt nergens in het LVB 2008 of de toelichting daarbij gesproken over vergroting

of verkleining van de milieuruimte, maar enkel dat gesteld de al bestaande milieuruimte door praktische aspecten – onbedoeld – niet kon worden benut.

10. De verwijzing naar 480.000 vluchten in (alleen) de toelichting bij het LVB 2008 is dan ook geen beperking of uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen, en deze verwijzing is naar het oordeel van Schiphol Airport ook nooit zo bedoeld. Zoals hiervoor is toegelicht waren (en zijn) de *gelijkwaardigheidscriteria* leidend. Hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die criteria mogelijk zijn is niets meer dan een momentopname en – doelbewust – op geen enkele wijze vastgelegd. Daarbij is het overigens ook niet zo dat het LVB 2008 leidde tot een verruiming van de criteria waardoor meer vluchten mogelijk waren .
11. Dit is nadrukkelijk zo in de toelichting bij het LVB 2008 te lezen. Zo wordt duidelijk aangegeven dat het LVB 2004 al uitging van méér dan 500.000 vliegtuigbewegingen: "*bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met ruim 500.000 vliegtuigbewegingen*".⁶ Steeds zijn de gelijkwaardigheidscriteria leidend gebleven. Zie bijvoorbeeld:

"Een aantal van de bijstellingen van grenswaarden betreft handhavingspunten die in het vorige LVB reeds een hogere grenswaarde kenden dan andere handhavingspunten. Een dergelijke aanpassing is desondanks aanvaardbaar omdat voldaan wordt aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Als gevolg van de onderhavige aanpassing van het LVB treedt een verschuiving op in de locaties waar de effecten van het vliegverkeer neerslaan. Op sommige plaatsen neemt de geluidbelasting toe en op andere plaatsen neemt deze af. Per saldo is het resultaat hiervan zodanig dat steeds aan de gestelde gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan."⁷

12. Er wordt dan ook herhaaldelijk van een "actualisatie" gesproken: de gelijkwaardigheidscriteria zijn dezelfde gebleven, maar er wordt opnieuw aan getoetst. Bij deze actualisatie van de grenswaarden in het LVB 2008 is de beschikbare milieuruimte niet aangepast; het totaal volume geluid (TVG) is daarom niet aangepast, en evenmin de grenswaarden voor externe veiligheid en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. De aanpassing was louter gericht op de ruimtelijke verdeling van de geluidbelasting, dus een aanpassing van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten.
13. Zoals reeds van meet af aan in de systematiek van gelijkwaardigheidscriteria was vervat: hoeveel vliegtuigbewegingen vanaf de Luchthaven konden worden afgehandeld lag (en ligt) niet vast – reeds in 2004 waren meer dan 500.000

⁶ Nota van Toelichting LVB 2008, p. 6.

⁷ Nota van Toelichting LVB 2008, p. 19.

vliegtuigbewegingen voorzien – maar is afhankelijk van hoeveel zou passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Die zijn leidend en bepalen de milieuruimte.

14. Daarop aanhakend is het zinvol te bedenken dat deze systematiek van gelijkwaardigheidscriteria wezenlijk afwijkt van die op andere luchthavens, waarbij geluidscontouren leidend waren (zoals in de bekende Woensdrecht-jurisprudentie). Immers, voor de Luchthaven wordt niet gestuurd op een geluidcontour of externe veiligheidscontouren, maar op een beschermingsniveau dat gebaseerd is op de absolute aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden binnen bepaalde contouren. Anders gezegd: vanwege de systematiek van gelijkwaardigheidscriteria kan op basis van contouren alleen niet worden bepaald hoeveel of welke activiteiten op de Luchthaven zijn of waren toegestaan. Daarvoor zijn de normen over aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapgestoorden bepalend. Naast dat de gelijkwaardigheidscriteria als zodanig al een momentopname betreffen, is ook dat een reden waarom niet op basis van contouren of grenswaarden uit het LVB 2008 (en toenmalige verwachtingen over hoeveel vliegtuigbewegingen daarbinnen passen) kan worden afgeleid hoeveel vliegtuigbewegingen waren toegestaan als "bestaand recht".

III Beantwoording van de concrete vragen

15. De gestelde vragen zijn er op gericht te bepalen in hoeverre er sprake is van stikstofdeposities die uitkomen boven het "bestaande recht". Vooropgesteld zij dat Schiphol Airport van oordeel is dat er geen beperkingen zijn, anders dan de gelijkwaardigheidscriteria, en dat het "bestaande recht" dus op die basis bepaald moet worden.
16. In het MER 2003, dat is opgesteld ten behoeve van het eerste LVB, zijn de milieueffecten van het vigerende stelsel onderzocht. Het grenswaardenscenario bevatte 517.000 vliegtuigbewegingen (hierna: "**vtbs**"). Voor die omvang van het vliegverkeervolume werd (op basis van de "Situatie 2010")⁸ een hoeveelheid stikstofemissies van 3.802 ton/jaar berekend.

⁸ De in het luchthavenindelingbesluit opgenomen gebieden en de in het luchthavenverkeerbesluit opgenomen grenswaarden zijn vastgesteld met behulp van scenario's. Een scenario bevat onder meer het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling hiervan over starts, landingen, de tijd van de dag en typen van vliegtuigen en de vliegpaden van deze vliegtuigen. In het MER 2003 (Hoofdrapport, blz. 13) wordt de volgende uitleg gegeven over het gebruik van een scenario voor het bepalen van de gebieden en de grenswaarden: "De luchtvaartsector heeft basisscenario's aangeleverd, die de verwachting van de sector weergeven van de ontwikkelingen in een zeker jaar in de toekomst (2005 en 2010). Deze scenario's zijn vervolgens getoetst aan de randvoorwaarden voor gelijkwaardigheid voor externe veiligheid, geluid en lucht. Daar waar het scenario niet voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid is het bijgesteld ('geschaald') tot voldaan is aan die randvoorwaarden (het passende scenario)." En even verderop: "Nu zal in de toekomst niet (precies) volgens het gehanteerde scenario gevlogen worden. Het is ook niet de bedoeling om de luchtvaartsector aan een scenario te houden. Het nieuwe stelsel poogt immers grenzen te stellen aan de (belastende) effecten van het luchthavenluchtverkeer, niet aan aantallen vliegtuigbewegingen op zichzelf. Het kan dus bijvoorbeeld gebeuren dat met meer, maar stillere

17. In het MER 2004 was het aantal vtbs dat als "passend binnen de geluidnormering" werd beschouwd: 507.000 vtbs. Er werden *overall* kleinere effecten voorspeld dan in het MER 2003 en daarom is geen nader onderzoek gedaan en zijn geen nieuwe luchtemissieberekeningen gemaakt. Als wordt uitgegaan van het lagere verkeersvolume voor de *passende geluidssituatie* (op basis van de Situatie 2010) dan is de hoeveelheid NOx op basis van het aldus aangenomen "bestaande recht" 3.734 ton/jaar.⁹
18. Voor zover de "bestaande rechten" dienen te worden geconcretiseerd, zij opgemerkt dat Schiphol Airport meent dat voor het in beeld brengen daarvan in redelijkheid kan worden uitgegaan van het aantal vtbs dat is gebruikt in het *grenswaardenscenario* (zie voetnoot 9) waarop de gelijkwaardigheidscriteria zijn gebaseerd. Dit zou dan 507.700 vliegtuigbewegingen zijn.
19. In de (concept) MER 2016 is de hoeveelheid NOx bepaald bij 500.000 vliegtuigbewegingen en bedraagt 3.414 ton/jaar.
20. Het LVB kent overigens ook grenswaarden voor de emissie van NOx, maar deze zijn per *gecorrigeerde vliegtuigbeweging*. Met de grenswaarden wordt een schone vloot geborgd, maar er is geen maximum ten aanzien van het verkeersvolume. De totale emissie van NOx (en verbonden stikstofdepositie) is daarmee binnen de gelijkwaardigheidscriteria alleen indirect begrensd.
21. In het MER 2007 voor de korte termijn is de hoeveelheid NOx niet als een jaartotaal (absoluut) berekend, maar alleen per gecorrigeerde vliegtuigbeweging (dus relatief). In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van in eerdere MER'en berekende NOx-emissie, zowel absoluut in ton per jaar als relatief, per gecorrigeerde vliegtuigbeweging, in gram per ton.

MER/LVB	Vtb's in het scenario	NOx relatief g/ton	NOx absoluut ton/jaar
2003	517.000	68,0 ¹⁰	3.802
2004	507.700	68,0	3.734
2008	493.000	64,5	-
2016	500.000	64,1	3.414

vliegtuigen, wordt gevlogen, of dat er een andere verdeling van de vluchten over de dag wordt gehanteerd. In beginsel is het door de sector aangeleverde basisscenario 2010 het uitgangspunt voor het berekenen van de grenswaarden en de gebieden." (MER 2003, Hoofdrapport, blz. 14). De hier bedoelde Situatie 2010 is de situatie die past binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Hierbij is geluid het knellende criterium. Dit scenario wordt ook wel het *grenswaardenscenario* genoemd omdat de grenswaarden voor de geluidbelasting daarvan zijn afgeleid.

⁹ Voor de passende situatie zijn de emissies van het MER 2003 gecorrigeerd voor het lagere verkeersvolume met een factor 0.98. Dit gegeven de verhouding in verkeersvolume in de passende situatie en het scenario voor de luchtemissieberekeningen van 507.700 : 517.000.

¹⁰ In het MER 2003 wordt een waarde in kg/ton gerapporteerd en worden de gewichten per vliegtuig berekend i.p.v. vliegtuigbeweging. Het getal in deze tabel is als volgt berekend: 0,1360 x 1000 / 2.

22. In het gebruiksjaar 2019 waren er 497.400 vliegtuigbewegingen (handelsverkeer). De NOx emissie daarbij bedroeg 3.534 ton/jaar en 65,5 g/ton per gecorrigeerde vliegtuigbeweging. De prognose in de (concept) MER 2016, gebaseerd op gebruiksjaar 2020, is dus iets lager maar geeft een vergelijkbaar beeld.

IV Slot

23. Uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat de exploitatie van de Luchthaven, ook met het huidige aantal feitelijke vliegtuigbewegingen, blijft binnen de bestaande rechten in 2004 en – uitgaande van de gelijkwaardigheidscriteria – ook in 1994.

Schiphol Airport is graag bereid tot het geven van een nadere mondelinge toelichting op het bovenstaande.

Met vriendelijke groet,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

10.2.e

Advocaat

Slotsystematiek irt handhavingsverzoek natuurvergunning LNV.

- Op luchthavens waar de vraag groter is dan het aanbod hebben luchtvaartmaatschappijen een slot nodig om van de luchthaven gebruik te maken. Deze luchthavens zijn aangewezen als zgn. gecoördineerde luchthavens. De Europese slotverordening (Vo. 95/93) bevat regels over de verdeling van de beschikbare slots door een onafhankelijke slotcoördinator op gecoördineerde luchthavens.
- De Slotverordening kent een bijzonder belang toe aan de (reeksen) slots waarover historische rechten zijn opgebouwd op grond van artikel 8 lid 2 van de Slotverordening (de zogeheten "historische rechten"). Een historisch recht geeft aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode. Op Schiphol zijn nagenoeg alle slots historisch.
- Omdat op Schiphol op basis van het nieuwe normen en handavingsstelsel (naar aanleiding van Alders adviezen, ORS afspraken en bijhorende kabinetsreactie) maximaal 500.000 vtb worden gevlogen, zijn en worden daarvoor slots uitgegeven.
- De onafhankelijke slotcoördinator verdeelt de slots op basis van de opgegeven capaciteit in de capaciteitsdeclaratie. Eerst zullen de historische slots worden toegewezen, daarna worden slots uit de slotpool uitgegeven overeenkomstig artikel 10 van de slotverordening. Rekening moet worden gehouden met de door de luchthavenexploitant vastgestelde capaciteitsparameters.
- De Slotverordening staat er in beginsel niet aan in de weg om de capaciteit op luchthavens te beperken, ongeacht het doel van de beperking. Aandachtspunt hierbij is dat mogelijk gebruik moet worden gemaakt van een 'evenwichtige aanpak' (balanced approach) dat onder meer een consultatieproces en een traject richting de EU behelst.
- Schiphol stelt op grond van het Besluit slotallocatie de capaciteitsdeclaratie vast waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. In de capaciteitsdeclaraties zal rekening moeten worden gehouden met een uitspraak van LNV.
- Waar de Slotverordening niet in voorziet, is hoe het uitgangspunt van de bescherming van historische rechten zich verhoudt tot een situatie waarin de beschikbare capaciteit op een luchthaven wordt beperkt. In zoverre bestaat er dus een zeker spanningsveld tussen enerzijds de bevoegdheid van de overheid om de capaciteit van luchthavens te (kunnen) beperken en anderzijds de bescherming van historische rechten zoals dat geregeld is in de Slotverordening.
- Omdat de Slotverordening enkel ziet op de verdeling van beschikbare slots, brengt het ontbreken van een herallocatie- of compensatiemechanisme in de Slotverordening, voor het geval historische slots vanwege capaciteitsbeperkingen niet kunnen worden gecontinueerd, mee dat die slots in beginsel verloren gaan. De aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode kan dus (deels) niet worden toegekend.
- Dit heeft gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen met historische slots. Zij leiden mogelijk schade en zullen een terechte claim (waarschijnlijk bij het Rijk) kunnen indienen. Dit nadeel zal moeten worden gecompenseerd. De hoogte van de compensatie is afhankelijk van de hoogte van de schade, de mate waarin de maatregel kon worden voorzien en de overgangstermijn waarmee deze wordt ingevoerd. Hoe langer een luchtvaartmaatschappij zich in zijn bedrijfsvoering kan voorbereiden op de maatregel, hoe lager de compensatie (ivm de voorzienbaarheid). De Landsadvocaat heeft hier hierover aangegeven dat bij een overgangstermijn van 13 jaar volgens deskundigen kan worden gesteld dat de kans dat nadeel moet worden gecompenseerd vrijwel nihil wordt.
- Dit heeft ook gevolgen voor de slotcoördinator omdat ze (dit zbo) (nog) geen ervaring heeft met het inperken van historische rechten. Nagenoeg alle beschikbare slots op Schiphol zijn historisch. Hier zal overgangsbeleid voor gemaakt moeten worden en goed gekeken worden naar de proportionaliteit.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Eindhoven airport
Datum: donderdag 2 april 2020 21:05:35
Bijlagen: [Zienswijze I&W inzake handhavingsverzoeken MOB en VOLE over natuurvergunning regionale luchthavens.PDF](#)
[20191128 Zienswijze Eindhoven Airport.PDF](#)
[BS2019021707 Zienswijze Min Defensie.pdf](#)
[20003871 Besluit op hhv MOB Eindhoven Airport def 1 april 2020 gedat.pdf](#)

Geachte 10.2.e,

Bijgesloten ontvangt u het besluit van de minister van LNV van 2 april 2020 op uw handhavingsverzoek van 23 september 2019 over Eindhoven Airport. Volgens afspraak stuur ik u tevens de zienswijze van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie en Eindhoven Airport.

Een zogeheten 'natte' handtekening ontbreekt, gezien het feit dat wij door de coronacrisis thuis moeten werken. Als wij weer op kantoor mogen werken zullen wij u een getekende versie nasturen indien u daar prijs op stelt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit



Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
 Cluster Natuurvergunningen
 Postbus 20401
 2500 EK Den Haag

Directie Juridische Zaken

Bestuurs-, Straf- en
 Tuchtrecht

Kalvermarkt 32
 MPC 58 B
 Postbus 20701
 2500 ES Den Haag
 www.defensie.nl

Contactpersoon

10.2.e

T 070 318 10.
 MDTN *06 10.2.e
 F 070 318 10.
 10. @mindef.nl

Datum

28 NOV. 2019

Onderwerp Handhavingsverzoek MOB inzake Eindhoven Airport - zienswijze

Onze referentie
 BS/2019021707

Uw referentie

Afschrift aan:
Zie verzendlijst

Geachte heer, mevrouw,

Bij brief van 10 oktober 2019, kenmerk DGNVLG-NV/19236901, heeft u mij in de gelegenheid gesteld om een zienswijze naar voren te brengen met betrekking tot het handhavingsverzoek van MOB met betrekking tot alle activiteiten op Eindhoven Airport in verband met het ontbreken van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Hiervan maak ik graag gebruik. Omdat in de zienswijze van het Hoofd van de Afdeling Luchtruim en Regionale Luchthavens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook wordt ingegaan op de situatie van Eindhoven Airport, wordt in mijn zienswijze meer specifiek ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van de militaire luchthaven, de ontwikkeling van het civiele medegebruik en de juridische inbedding van het medegebruik door Eindhoven Airport N.V. Overigens verwijs ik naar eerdergenoemde zienswijze die u als ingelast kunt beschouwen.

*Bij beantwoording datum,
 onze referentie en onderwerp
 vermelden.*

Ontstaansgeschiedenis militaire luchthaven en ontwikkeling civiel medegebruik

Vanaf 1921 ontstonden plannen om op de voormalige Zeeltsche en Achtse heide een luchthaven te realiseren en in 1932 werd het burgervliegveld Welschap geopend. In 1932 werd het vliegveld gevorderd in het kader van de mobilisatie. Na de bezetting in 1940 werd het vliegveld gebruikt door Duitse troepen en vanaf 1944 voor Engelse troepen. Sinds 1952 is de Koninklijke luchtmacht gevestigd op de vliegbasis. In dezelfde periode begon de burgerluchtvaart voor de KLM en bedrijven als Philips gebruik te maken van de startbaan en de ondersteunende diensten van de vliegbasis zoals verkeersleiding, brandweer en geneeskundige dienst. Tussen 1982 en 1984 is de startbaan verlegd om de geluidhinder van de stad Eindhoven te verminderen en ruimte te bieden voor stedelijke ontwikkeling (wijk Meerhoven). In 1984 is bovendien op het zogeheten burgerareaal een nieuwe aankomst- en vertrekhal geopend. Het civiele medegebruik heeft sedertdien een gestage groei van het aantal vliegtuigbewegingen doorgemaakt.

Juridische inbedding medegebruik Eindhoven Airport N.V.

Directie Juridische Zaken
Bestuurs-, Straf- en
Tuchtrecht

Datum
28 NOV. 2019
Onze referentie
BS/2019021707

Het ministerie van Defensie heeft het civiele medegebruik van de vliegbasis Eindhoven waarop deze handhavingsactie zich richt eind jaren zeventig van de vorige eeuw mogelijk gemaakt en daarvoor randvoorwaarden gesteld vanwege de primaire functie van deze luchthaven als militaire vliegbasis. Deze randvoorwaarden zijn uitgewerkt in een overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en Eindhoven Airport NV. Publiekrechtelijk is het medegebruik van de vliegbasis door civiele luchtvaartuigen vanaf 1980 toegestaan in opeenvolgende ontheffingsbesluiten op grond van de artikelen 31, 33 en 34 van de toen geldende Luchtvaartwet. Sinds 2014 is het civiele medegebruik door Eindhoven Airport geregeld in het luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning ingevolge de Wet luchtvaart. Daarmee zijn de civiele vliegtuigbewegingen die door tussenkomst van Eindhoven Airport worden verricht ingevolge de Wet luchtvaart gelegitimeerd. De Militaire Luchtvaartautoriteit ziet namens de minister van Defensie toe op naleving van de krachtens die wet gestelde eisen en voorschriften.

Reactie op het handhavingsverzoek

Anders dan de andere genoemde civiele luchthavens in het handhavingsverzoek is ten aanzien van Eindhoven Airport geen sprake van een geheel zelfstandige luchthaven. Eindhoven Airport is medegebruiker van de militaire vliegbasis Eindhoven en maakt net als het Commando Luchtmacht gebruik van de militaire luchthaven Eindhoven. De directie van Eindhoven Airport heeft geen zeggenschap over de militaire vliegbasis. Zij exploiteert een civiele luchthaven op het zg. burgerareaal, het gebied dat op de kaart (bijlage 1) bij het luchthavenbesluit Eindhoven als zodanig is aangeduid. Voor het oprichten en beheren van het platform, de voorrijwegen en andere daar genoemde voorzieningen heeft zij als exploitante toestemming nodig van het ministerie van Defensie, maar verder beheert zij die voorzieningen voor luchtvaartpassagiers geheel zelfstandig als private rechtspersoon. Zij contracteert met luchtvaartmaatschappijen, stelt regels omtrent de toegang en beveiliging van haar terrein en gebouwen, int luchthavengelden en stelt parkeertarieven vast etc. etc. Het militair en civiele vliegverkeer maken beide gebruik van de aanwezige vliegveldinfrastructuur, zowel op de grond als in het luchtruim (vertrek-, circuit- en naderingsroutes), alsmede van ondersteunende diensten zoals luchtverkeersleiding en brandweergereedstelling. De luchthaveninfrastructuur die door beide wordt gebruikt ligt op het door het ministerie van Defensie beheerde luchthavengebied en de ondersteunende diensten zijn ingebed in de defensieorganisatie.

Het handhavingsverzoek is gericht op de luchthaven/inrichting Eindhoven Airport (*blz 3 bovenaan*), op de exploitatie van de bovengenoemde luchthavens (*blz 3 onder vergunningplicht*), op de vliegbewegingen die van en naar de luchthavens plaatsvinden (*blz. 3 onder vergunningplicht*) en op alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht door Eindhoven Airport (*blz 4 Handhavingsverzoek*).

Ik trek hieruit de conclusie dat het handhavingsverzoek niet is gericht tegen de militaire vliegactiviteiten en het militaire gebruik van de vliegbasis Eindhoven. In zoverre beschouw ik de betrokkenheid van het ministerie van Defensie bij dit handhavingsverzoek als beperkt. Het luchthavenbesluit voor deze militaire luchthaven, inclusief het civiel medegebruik, is door de Kroon vastgesteld. De minister van Defensie is uit hoofde van de Wet luchtvaart of anderszins niet verantwoordelijk voor het naleven van de Wet natuurbescherming door Eindhoven Airport NV als exploitante of door civiele luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten van Eindhoven Airport N.V.

Directie Juridische Zaken
Bestuurs-, Straf- en
Tuchtrecht

Datum
28 NOV. 2019
Onze referentie
BS/2019021707

Ik vertrouw erop u hiermee naar genoegen te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE,
Voor deze,
DE DIRECTEUR JURIDISCHE ZAKEN

10.2.e



Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for the Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum 2 april 2020

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Eindhoven Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Eindhoven Airport. U geeft aan dat Eindhoven Airport geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Eindhoven Airport per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Uit het handhavingsverzoek blijkt dat het verzoek uitsluitend is gericht op de burgerluchtvaartactiviteiten van Eindhoven Airport N.V. en niet op de militaire activiteiten die op de militaire luchthaven Eindhoven worden uitgevoerd.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV / 19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het Ministerie van Defensie en de betrokken luchthaven.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10

10.2.e@minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20003871

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept
2019

Bijlage(n)

3

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Verder zijn Eindhoven Airport, vertegenwoordigd door advocatenkantoor De Brauw, Blackstone, Westbroek, IenW en het Ministerie van Defensie door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brieven van 10 oktober 2019 heb ik de Eindhoven Airport (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19241661), IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19241685) en het Ministerie van Defensie (kenmerk: DGNVLG-NV / 19236901) verzocht om hun zienswijze. Ik heb daarin concreet gevraagd om gegevens waaruit kan blijken of al toestemming bestond voor Eindhoven Airport voor de Europese referentiedatum en in hoeverre nadien wijzigingen zijn opgetreden.

Van Eindhoven Airport en het Ministerie van Defensie heb ik op 28 november 2019 en van IenW op 4 december 2019 hun zienswijze ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bij e-mail van 23 december 2019 is aanvullend aan Eindhoven Airport, IenW en het Ministerie van Defensie verzocht om de recente vergunning tot burgermedegebruik. Deze is per e-mail op 23 december 2019 ontvangen.

Bevoegdheid

De minister van LNV is, o.g.v. artikel 1.3, eerste lid, onderdeel a en nummer 4, Besluit natuurbescherming, bevoegd voor de aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart.

Uit artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit militaire luchthavens, wordt duidelijk dat Eindhoven een militaire luchthaven is in de zin van artikel 10.12, eerste lid, Wet luchtvaart.

Blijkens art. 4.2.2 van het Luchthavenbesluit Eindhoven, een AMvB op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart, is de (gehele) luchthaven (ook) geopend voor commercieel luchtvaartgebruik.

Het vierde lid van artikel 8.1 bepaalt (geparafraseerd) dat, indien het militaire gebruik van een militaire luchthaven wordt beëindigd (wat hier niet aan de orde is), die luchthaven vervolgens moet worden aangemerkt als van nationale betekenis.

Ik leid uit de systematiek van de Wet luchtvaart af dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op

de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.

4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.
In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als het nieuwe bestaand recht. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van de nieuwe 'bestaand recht-depositie'.

Mocht uit het bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe kan een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

Uit het MER behorend bij het Luchthavenbesluit Eindhoven van 26 september 2014 (verder: LVB Eindhoven 2014) blijkt dat vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport kunnen leiden tot stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in verschillende Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport, kunnen leiden tot significante gevolgen voor in ieder geval de Natura 2000-gebieden waarin stikstof gevoelige en ook overbelaste natuurwaarden zijn gelegen.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn: 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Uit de MER ten behoeve van het LVB Eindhoven 2014 blijkt dat, naast andere Natura 2000-gebieden, het Natura 2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen (zowel Vogel- als Habitatrichtlijngebied) is gelegen binnen 20km van Eindhoven Airport en wordt betrokken in de effectbeoordeling. Dit gebied is als Vogelrichtlijngebied aangewezen op of voor 10 juni 1994.

Conclusie

Voor de beoordeling van projecteffect van Eindhoven Airport geldt de Europese referentiedatum 10 juni 1994.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Sinds 1932 is er op de plek van de militaire vlieghaven Eindhoven een luchthaven gevestigd. Sinds 1952 is de Koninklijke Luchtmacht op de luchthaven gevestigd. Civiel medegebruik vindt plaats sinds 1952. Met het Aanwijzingsbesluit van 5 mei 1978 is de huidige locatie van de militaire luchthaven vastgelegd.² Bij Koninklijk Besluit van 6 september 1979 is de indicatieve geluidscontour van 35Ke voor zowel militair als civiel medegebruik vastgelegd.³

Bij overeenkomst tussen de Staat en Vliegveld Welschap van 28 augustus 1981 is commercieel medegebruik toegestaan. Tussen 1982 en 1984 is de startbaan verlegd om de geluidhinder van de stad Eindhoven te verminderen en ruimte te bieden voor stedelijke ontwikkeling. In 1984 is bovendien op het zogeheten burgerareaal een nieuwe aankomst- en vertrekhal geopend en is het aantal vliegbewegingen gegroeid.

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. Daarin is bepaald dat de locatie gehandhaafd blijft en permanent burgermedegebruik is toegestaan. De geluidzone is gelijk aan die van het besluit van 1979. Op van 11 mei 1987 is het Aanwijzingsbesluit van 1978 gewijzigd.⁴ Daarbij is een deel van de aanwijzing militair luchtvaartterrein ingetrokken.

Conclusie

Op de Europese referentiedatum 10 juni 1994 was er is sprake van bestaande rechten. Naar nationaal recht was immers onbeperkt toestemming verleend voor vliegbewegingen, voor zover dat paste binnen de geluidscontour van 35Ke.

² Stcrt. 1978, nr. 122.

³ Stcrt. 1979 nr. 179

⁴ Stcrt. 98

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

DGNVLG-NV / 20003871

In 2005 is het SMT ongewijzigd vervangen door SMT2.

Met het Aanwijzingsbesluit 18 december 2007⁵ (verder: Aanwijzingsbesluit 2007), in werking getreden 29 december 2007) is de geluidszonering van 35Ke vastgesteld voor het militaire luchtvaartterrein. De aanleiding voor het aanwijzingsbesluit was gelegen in de omstandigheid dat in het KB van 6 september 1979 slechts een indicatieve geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein was opgenomen en nog niet was voldaan aan de wettelijke verplichting om rond dit terrein een geluidszone als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet vast te stellen. In Aanwijzingsbesluit 2007 is, naast de genoemde 35Ke geluidscontour geen beperking of maximering van het aantal uit te voeren vliegtuigbewegingen opgenomen.

Op 5 augustus 2009 heeft de Afdeling⁶ de in het Aanwijzingsbesluit 2007 vastgestelde geluidszone vernietigd. De Afdeling heeft een voorlopige voorziening getroffen waarbij een geluidszone is vastgesteld, gebaseerd op de volgevoegen geluidscontouren van 2007 met opslagen voor de verschillende typen luchtverkeer alsmede het gebruik van het militaire luchtvaartterrein door één squadron F16 jachtvliegtuigen gedurende 6 maanden. Ook geeft de afdeling aan wat als vergunde situatie geldt per 2008⁷, nl de feitelijke situatie uit 2007 (16.774 vliegtuigbewegingen) met daarbij een opslag van 12,5%⁸.

Op 26 september 2014 is LHB Eindhoven 2014⁹ vastgesteld. In dit besluit is de geluidsbelasting van 35Ke gesplitst in een militair en civiel deel. Het besluit maakt de ontwikkeling van het commercieel burgerluchtvaartverkeer naar 43.000 civiele vluchten mogelijk. Ter uitvoering van het LHB Eindhoven 2014 is op 17 december 2015 het besluit Vergunning medegebruik¹⁰ vastgesteld dat toestemming geeft om tot en met 2019 gefaseerd tot 43.000 vliegtuigbewegingen uit te mogen voeren. Dit besluit medegebruik is met ingang van 1 januari 2020 opnieuw verleend tot 1 januari 2022.

LHB Eindhoven 2014 betekent ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen, en daarmee ook ten aanzien van de vermoedelijke stikstofdepositie een uitbreiding van de situatie in 2007 en is daarmee niet het meest inperkende besluit vanaf de Europese referentiedatum.

Conclusie

De opeenvolgende wijzigingen na de Europese referentiedatum maken dat geen sprake is van de ongewijzigde voortzetting van het project sinds de Europese

⁵ Staatscourant 2007, 250 pagina 13

⁶ ECLI:NL:RVS:2009:BJ4612

⁷ ECLI:NL:RVS:2009:BJ4612, overweging 2.10.6 en 2.15

⁸ Jaarverslag Eindhoven Airport 2008, pag 14 en Notitie RenD april 2012, MER Militaire Luchthaven Eindhoven, pag 9 en 13

⁹ Staatsblad Jaargang 2014, 356

¹⁰ Vergunning burgermedegebruik exploitatie militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport NV, nummer MLA 162/2015, 17 december 2015

referentiedatum. Het meest beperkende publiekrechtelijke besluit is het Aanwijzingsbesluit 2007 (en de daarover getroffen voorlopige voorziening),

DGNVLG-NV / 20003871

Huidige situatie

Voor de huidige situatie van Eindhoven Airport geldt het LHB Eindhoven 2014 en de per januari 2020 hernieuwde Vergunning tot medegebruik met een toestemming voor 41.500 vliegtuigbewegingen.

Dat is meer dan de bestaande rechten. Daarmee vindt vermoedelijk ook meer stikstofdepositie plaats en is voor deze activiteit een vergunning op grond van de Wnb vereist.

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN).

Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Eindhoven Airport geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren. Eindhoven Airport is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet Eindhoven Airport aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat Eindhoven Airport een vergunningplichtige activiteit uitvoert. Eindhoven Airport is niet in het bezit van de voor deze activiteit en daarmee samenhangende luchthavengebonden activiteiten vereiste Wnb-vergunning en daarmee begaat Eindhoven Airport een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van eerder genomen besluiten.

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen een groter depositie-effect veroorzaakt dan de vliegtuigbewegingen die op basis van bestaande rechten zijn toegestaan, zal ik van Eindhoven Airport verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie is op basis van de bestaande rechten en anderzijds de depositie op grond van het LHB Eindhoven 2014/Vergunning tot medegebruik 2022 toegestaan aantal vliegtuigbewegingen van 41.500. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. Eindhoven Airport zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht het nu onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Niet alleen is niet duidelijk of dit jaar het aantal vliegtuigbewegingen hoger zal zijn dan de bestaande rechten, maar evenmin is nu duidelijk in welke mate de vliegtuigbewegingen mogelijk zouden moeten worden beperkt ten opzichte van die bestaande rechten. De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in de jaren 2016 tot en met 2019 gezien de wereldwijde terugloop als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door Eindhoven Airport in te dienen, aanvraag voor een Wnb-vergunning, met de daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat over het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de huidige activiteiten is, zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen
Zienswijze Ministerie van Defensie
Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Zienswijze Eindhoven Airport

DGNVLG-NV / 20003871

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan MOB en aan belanghebbende partijen, te weten Eindhoven Airport, IenW en het Ministerie van Defensie.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Besluit handhavingsverzoek RTHA
Datum: donderdag 2 april 2020 20:57:48
Bijlagen: [Zienswijze I&W inzake handhavingsverzoeken MOB en VOLE over natuurvergunning regionale luchthavens.PDF](#)
[20003864 Besluit op hhv MOB mbt RTHA gedat.pdf](#)
[20191128 Handhavingsverzoek MOB - Zienswijze Rotterdam The Hague Airport.PDF](#)

Geachte 10.2.e ,

Bijgesloten ontvangt u het besluit van de minister van LNV van 2 april 2020 op uw handhavingsverzoek van 23 september 2019 over Rotterdam Airport. Volgens afspraak stuur ik u tevens de zienswijze van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rotterdam Airport.

Een zogeheten 'natte' handtekening ontbreekt, gezien het feit dat wij door de coronacrisis thuis moeten werken. Als wij weer op kantoor mogen werken zullen wij u een getekende versie nasturen indien u daar prijs op stelt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

PER AANGETEKENDE POST

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail: 10.2.e @minlnv.nl

Datum 28 november 2019

Uw ref. DGNVLG-NV / 19236932

Onze ref. 10.2.e

10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
T +31 20 10.2.e (direct)
T +31 20 10.2.e (secretaresse)
F +31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | Zienswijze Rotterdam The Hague Airport

Excellentie,

Op 10 oktober 2019 heeft u Rotterdam Airport B.V. ("Rotterdam The Hague Airport") geïnformeerd over een tot u gericht handhavingsverzoek van MOB. Het handhavingsverzoek strekt tot het per direct beëindigen en beëindigd houden van alle activiteiten die door Rotterdam The Hague Airport worden verricht en die volgens MOB momenteel in strijd zouden zijn met de Wet natuurbescherming. U heeft Rotterdam The Hague Airport in de gelegenheid gesteld uiterlijk op 29 november 2019 een zienswijze te geven op het handhavingsverzoek. Rotterdam The Hague Airport maakt hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Rotterdam The Hague Airport verzoekt u het handhavingsverzoek af te wijzen. Voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven is namelijk reeds vóór de toepasselijke referentiedata toestemming verleend via algemene regels en daarmee is deze activiteit dus toegestaan. Van een vergunningplicht – of van een overtreding van de Wet natuurbescherming – is geen sprake. Zelfs als dat anders zou zijn, geldt dat handhaving niet aan de orde is vanwege concreet zicht op legalisatie: er wordt zekerheidshalve een vergunningaanvraag ingediend en het is aannemelijk dat deze kan worden verleend. Tot slot zou handhaving onevenredig zijn. De gevolgen daarvan zijn dermate verstrekend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen. Rotterdam The Hague Airport licht een en ander hierna nader toe.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank in Amsterdam en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Kwaliteitsrekening notarissen ING Bank IBAN NL83INGB0693213876 BIC INGBNL2A.

1 REGULERINGSKADER LUCHTHAVEN

- 1.1 Rotterdam The Hague Airport – onderdeel van Royal Schiphol Group – is de (indirecte¹) exploitant van de luchthaven Rotterdam² (de "Luchthaven").
- 1.2 Sinds 1956 wordt de Luchthaven gebruikt voor luchtvaart. De Luchthaven wordt gebruikt voor klein verkeer, groot verkeer en helikopters. In het gebruik heeft klein verkeer het grootste aantal bewegingen en verkeer met helikopters het kleinste. Naast commercieel en zakelijk verkeer vervult de luchthaven ook een functie voor maatschappelijk vliegverkeer, zoals verkeer van toezicht, handhaving, hulpverlening en overheden.
- 1.3 Voor de Luchthaven op de huidige locatie is op 17 oktober 2001 een aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.³ Hieraan is een geluidcontour met betrekking tot een geluidbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) voor groot verkeer en 47 dB(A) voor klein verkeer (BKL) toegevoegd. Nadien hebben twee wijzigingen van het aanwijzingsbesluit plaatsgevonden, laatstelijk in 2010, waarbij de geluidzone beperkt is gewijzigd.⁴
- 1.4 Aan het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven is nooit een maximum gesteld. De vliegtuigbewegingen moeten echter wel passen binnen de vastgestelde 35 Ke- en 47 dB(A) BKL geluidzone.
- 1.5 Het aanwijzingsbesluit is bij regeling van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 19 april 2013 omgezet in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens.⁵ De vergunde geluidruimte is sinds het wijzigingsbesluit van 2010 niet gewijzigd.
- 1.6 Rotterdam The Hague Airport heeft dus al decennialang, en voorafgaand aan de referentiedata, op grond van algemene regels publiekrechtelijke toestemming gehad voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven. Deze activiteiten zijn dus toegestaan.

2 BESTAAND GEBRUIK OP RELEVANTE REFERENTIEDATUM

- 2.1 De activiteiten van Rotterdam The Hague Airport waar het handhavingsverzoek op ziet – het afhandelen van het luchtverkeer op de Luchthaven – was dus altijd en is ook op dit moment toegestaan op grond van algemene regels

¹ Rotterdam Airport exploiteert de Luchthaven namens Royal Schiphol Group N.V.

² IATA: RTM; ICAO: EHRD.

³ Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, alsmede vaststelling van de geluidzones (nr. DGL/L 01.421852).

⁴ De geluidzone is iets aangepast ten opzichte van de geluidzone uit 2001 om verkeer op te vangen van het gesloten marinevliegveld Valkenburg en enkele correcties door te voeren.

⁵ Stcrt. 26 april 2013, nr. 1153.

(aanwijzingen). Van belang is dat het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven historisch gezien en ook op dit moment niet publiekrechtelijk is gemaximeerd. De vliegtuigbewegingen moesten en moeten wel passen binnen de vastgestelde geluidzone.⁶

- 2.2 Vastgesteld kan worden dat de activiteiten van Rotterdam The Hague Airport op de relevante referentiedatum 7 december 2004⁷ – de datum waarop de (meeste) Natura 2000-gebieden op de zogeheten lijst van communautair belang zijn geplaatst – reeds waren toegestaan, zonder maximum in het aantal vliegtuigbewegingen. Haar activiteiten zijn sinds die tijd ook niet wezenlijk gewijzigd (de feitelijke aantallen zijn vanzelfsprekend wel gewijzigd, maar deze waren en zijn niet beperkt).
- 2.3 Anders dan MOB stelt, heeft Rotterdam The Hague Airport dus geen vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming nodig voor de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven.

3 CONCREET ZICHT OP LEGALISATIE

- 3.1 Voor zover Rotterdam The Hague Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming, voor de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven, zal – zekerheidshalve – een aanvraag voor een vergunning bij u worden ingediend.
- 3.2 Ten behoeve van de besluitvorming voor het wijzigingsbesluit in 2010 heeft milieu- en natuuronderzoek plaatsgevonden als onderdeel van de Milieueffectrapportage (MER). Conclusie van het deelonderzoek natuur⁸ van dit MER is dat beschermde Natura 2000-gebieden op een afstand van 15 kilometer of meer van de Luchthaven liggen, dat vliegtuigen hier op hoogtes (ruim) boven de 3.000 voet passeren en dat derhalve geen (significante) effecten te verwachten zijn.
- 3.3 In het kader van de voorgenomen aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, waarin een forse groei van de Luchthaven als uitgangspunt werd genomen, heeft Rotterdam The Hague Airport verder in 2015 het Milieueffectrapport Rotterdam The Hage Airport (MER) laten opstellen.⁹ In dat kader is ook een natuurtoets uitgevoerd, waarin is gekeken naar de effecten op beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten) en op het

⁶ Vgl. ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449 (*Vliegbasis Woensdrecht*).

⁷ ABRvS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656.

⁸ "Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot de vigerende natuurwetgeving", Bureau Waardenburg, 2008.

⁹ Het Luchthavenbesluit is een m.e.r.-plichtige activiteit op grond van Bijlage C, onderdeel 6.1, van het Besluit milieueffectrapportage.

Natuurnetwerk Nederland en naar mogelijkheden om eventuele effecten te verminderen of te voorkomen middels aanvullende maatregelen.

- 3.4 In de directe nabijheid van de Luchthaven liggen geen Natura 2000-gebieden en geen Beschermde Natuurmonumenten. De dichtstbijzijnde is de Oude Maas op 16 kilometer. Andere gebieden binnen een afstand van 20 kilometer van de Luchthaven zijn Solleveld, Kapittelduinen & Spanjaards Duin, Westduinpark & Wapendal, Meijendel & Berkheide en Boezems Kinderdijk. Andere gebieden liggen alle op meer dan 20 kilometer afstand.
- 3.5 Effecten van verstoring (visueel en auditief) en stikstof zijn op meer dan 20 kilometer van de Luchthaven uitgesloten, omdat vliegtuigen ruim boven 3.000 voet vliegen, de geluidbelasting van de vliegtuigen de 35 dB(A) niet overschrijdt en de additionele stikstof depositie minder dan 0,05 mol N/ha/jaar bedraagt.
- 3.6 Uit de uitgevoerde natuurtoets volgt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden gelegen binnen 20 kilometer afstand van de Luchthaven, ten gevolge van het vliegverkeer van en naar de Luchthaven zijn uitgesloten. Een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 werd dan ook niet nodig geacht. Ook blijkt uit de natuurtoets dat er geen negatieve effecten zijn op de natuurwaarden van Beschermde Natuurmonumenten.
- 3.7 Gelet hierop is het aannemelijk dat – als zou blijken dat een vergunning is vereist – een vergunning zal kunnen worden verleend. Er bestaat dan ook concreet zicht op legalisatie. Ook om die reden dient van handhavend optreden te worden afgezien.

4 HANDHAVING ONEVENREDIG

- 4.1 Tot slot en onverminderd al het voorgaande, stelt Rotterdam The Hague Airport zich op het standpunt dat van handhavend optreden moet worden afgezien, omdat handhaving in dit concrete geval onevenredig is.
- 4.2 Voor zover moet worden vastgesteld dat Rotterdam The Hague Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor het luchtverkeer, geldt ten eerste dat dit niet aan Rotterdam The Hague Airport kan worden toegerekend. Rotterdam The Hague Airport mocht er – gelet op het hiervoor beschreven reguleringskader – namelijk van uitgaan dat de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven door de jaren heen steeds sluitend waren gereguleerd en toegestaan.
- 4.3 Daarnaast zou handhaving onevenredige gevolgen met zich brengen vanuit maatschappelijk en economisch perspectief. Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale

bereikbaarheid. Voor internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. Schiphol zorgt voor de grootste internationale bereikbaarheid door de lucht, maar ook de overige burgerluchthavens van nationale betekenis – waaronder het luchtverkeer op de Luchthaven – dragen bij aan de verdere ontwikkeling van een sterke ruimtelijk-economische structuur in Nederland en de regio. Daarbij is van belang dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling, de luchtvaart stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom de Luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege de omvang van het luchtverkeer op de Luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waarin Rotterdam The Hague Airport zowel regionaal als landelijk een belangrijke rol vervult.

- 4.4 Verder is handhaving (in elk geval voor geruime tijd) onmogelijk gelet op de Europese regelgeving inzake slotallocatie en kan Rotterdam The Hague Airport niet aan een eventuele last voldoen. Het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven wordt op grond van het Besluit slotallocatie gecoördineerd door de slotcoördinator (*Airport Coordination Netherlands*, ACNL). Deze verplichting vloeit voort uit de Europese Slotverordening.¹⁰ Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de Luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Hierbij wordt (uiteraard) uitgegaan van de dan bekende milieubeperkingen. Na opgave van de beschikbare capaciteit heeft Rotterdam The Hague Airport geen rol of bevoegdheid bij slotuitgifte.
- 4.5 Voor het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven geldt dat door de slotcoördinator tot en met 24 oktober 2020 slots zijn uitgegeven.¹¹ Rotterdam The Hague Airport kan deze slots niet intrekken en is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Verder hebben luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsvoering op de uitgegeven slots gebaseerd en zijn ook daadwerkelijk tickets verkocht aan passagiers. Naleving van de doelstelling van de Europese slotverordening, alsmede de rechtszekerheidspositie van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend (en hun passagiers), verzetten zich tegen handhavend optreden.

¹⁰ Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

¹¹ Op 20 april 2020 start van de procedure voor toewijzing van slots voor de winter van 2020/2021. De capaciteitsdeclaratie daarvoor moet uiterlijk op 7 mei 2020 door Rotterdam Airport zijn vastgesteld en aan de slotcoördinator zijn gestuurd. Op deze datum staan de historische rechten overigens reeds vast.

- 4.6 De gevolgen van handhavend optreden zijn – gelet op de hiervoor genoemde omstandigheden – dermate verstrekkend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen.
- 4.7 In dat verband merkt Rotterdam The Hague Airport nog het volgende op. Voor de bescherming van Natura 2000-gebieden is – anders dan MOB stelt – niet zozeer de *emissie* van stikstofverbindingen van belang, maar de *depositie* daarvan: de neerslag in Natura 2000-gebieden. De depositie van stikstofoxiden en ammoniak zorgt er namelijk voor dat de bodem rijk wordt aan voedingsstoffen. Dit is ongewenst in deze natuurgebieden. Zeldzame planten die het juist goed doen op voedselarme grond, verdwijnen daar door de vermessing van de bodem.
- 4.8 De bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland is beperkt in verhouding tot de omvang van de huidige "stikstofproblematiek" waarnaar MOB verwijst in het handhavingsverzoek. Het RIVM heeft de depositie van stikstofverbindingen in Nederland per sector in kaart gebracht.¹² De bijdrage van het verkeer is uitgesplitst naar 'wegverkeer' en 'overig verkeer'. De luchtvaart maakt deel uit van de laatste categorie: de bijdrage daarvan is dus (in totaal) 2,2 procent van de totale depositie. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat het aandeel van het luchtverkeer (luchtgebonden activiteiten) 0,1 procent bedraagt van de totale stikstofdepositie in Nederland.¹³ Het genoemde aandeel van 0,1 procent betreft de *totale* bijdrage van al het luchtverkeer in Nederland. Het betreft de stikstofdepositie als gevolg van het luchtverkeer tot 3000 voet (landen, opstijgen en taxiën).
- 4.9 Het treffen van maatregelen zoals in het handhavingsverzoek van MOB wordt gevraagd, heeft hooguit een marginale impact op de oplossing van de stikstofproblematiek in Nederland – nog daargelaten dat de maatregelen geen effect hebben op de korte termijn. Dit blijkt ook uit het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek.¹⁴ Dit ondersteunt het standpunt van Rotterdam The Hague Airport dat handhavend optreden op dit moment en onder deze omstandigheden niet opportuun en onevenredig is.
- 4.10 Verder wijst Rotterdam The Hague Airport erop dat binnen de luchtvaartsector reeds afspraken zijn gemaakt over reductie van emissies (in brede zin, waaronder stikstofoxiden). In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is onder meer afgesproken dat de grondgebonden activiteiten van luchthavens in 2030 nul emissies met zich brengen en dat elektrisch taxiën als standaardprocedure

¹² <https://www.rivm.nl/stikstof>

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/04/infographic-stikstofdepositie-per-bron>

¹⁴ Rapport van het Adviescollege Stikstofproblematiek "Niet alles kan", p. 31.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/advies-niet-alles-kan>

zal worden toegepast.¹⁵ Daarnaast wil Royal Schiphol Group via duurzame maatregelen – zowel op financieel gebied alsook beleids- en projectmatig – een bijdrage leveren. Daarbij staan natuurherstel, de kwaliteit van de leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave centraal.

- 4.11 Vastgesteld kan worden dat het aandeel van Rotterdam The Hague Airport in de stikstofproblematiek zeer beperkt is. De verzochte maatregelen zijn niet proportioneel en tevens op korte termijn en wat impact betreft niet effectief.

5 CONCLUSIE

Rotterdam The Hague Airport verzoekt u het handhavingsverzoek van MOB af te wijzen.

Hoogachtend,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e



10.2.e



¹⁵ Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 4 oktober 2019, p. 11.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/04/aanpak-stikstofproblematiek>

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum 2 april 2020

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Rotterdam The Hague Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport (verder: RTHA). U geeft aan dat RTHA geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de RTHA per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en RTHA.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10

10.2.e@minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20003864

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept
2019

Bijlage(n)

2

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

DGNVLG-NV / 20003864

Verder zijn RTHA en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: I&W) door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de RTHA (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236932) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik het IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om hun zienswijze.

Deze heb ik op 28 november 2019 van RTHA en op 4 december 2019 van I&W ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven RTHA aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 10 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.”

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.
In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als het nieuwe bestaand recht. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van de nieuwe 'bestaand recht-depositie'.

Mocht uit het bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient mogelijk (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe kan een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de natuurwaarden in dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

Vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kunnen leiden tot stikstofdepositie op al overbelaste en stikstofgevoelige natuurwaarden gelegen relevante Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de vliegbewegingen van en naar RTHA, kunnen leiden tot significante gevolgen voor stikstofgevoelige en al overbelaste natuurwaarden in de relevante Natura 2000-gebieden.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn: 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Bij het MER ten behoeve van het Luchthavenbesluit RTHA is een Natuurtoets Aanpassing gebruik RTHA opgesteld. In deze rapportage zijn de Natura 2000 gebieden betrokken die op een afstand van minder dan 20km afstand liggen van de luchthaven. Hier wordt gevlogen op een afstand tot 1000 voet en kan er sprake zijn van stikstofdepositie.

Natura 2000-gebied	VR/HR	Datum aanwijzing/plaatsing
Oude Maas	HR	7 december 2004
Solleveld & Kapittelduiden	HR	7 december 2004
Westduinpoark & Wapendal	HR	7 december 2004
Meyendel & Berkheide	HR	7 december 2004
Boezems Kinderdijk	VR	24 maart 2000

Conclusie

Omdat er sprake kan zijn van stikstofdepositie op reeds overbelaste gebieden neem ik als referentiedatum aan 24 maart 2000.

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

De eerste aanwijzing van RTHA als luchtvaartterrein Rotterdam is vastgesteld op 13 november 1964². In die aanwijzing is geen beperking van vliegtuigbewegingen opgenomen. Overeenkomstig die aanwijzing is in 1966 de baanlengte naar de huidige 2.200 meter verlengd. In 1970 is de huidige terminal geopend.

Conclusie

Op de referentiedatum van 24 maart 2000 was sprake van bestaande rechten. Er was immers vanaf 13 november 1964 toestemming naar nationaal recht verleend voor vliegbewegingen vanaf en naar RTHA. Daarbij is geen beperking ten aanzien van geluid of aantal vliegbewegingen opgenomen.

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

De aanwijzing van 1964 is op 17 oktober 2001³ vervangen door het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam (verder: Aanwijzingsbesluit 2001). Daarin is onder andere het volgende geregeld:

- het gebruik van het luchtvaartterrein als "zakenluchthaven";
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een bijbehorende geluidscontour van 57 bkl;

Met het Aanwijzingsbesluit 2001 is het in beginsel onbeperkte bestaand recht van de luchthaven zoals toegestaan in 1964 publiekrechtelijk beperkt.

Op 14 juli 2004 is het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd⁴. De 35Ke geluidszone met grenswaarde blijft onveranderd. Wel vindt er een wijziging van de openingstijden plaats waardoor er binnen de in 2001 vastgestelde geluidszone 350 extra nachtvluchten mogelijk worden gemaakt.

Daarvoor was op 8 april 2004 het besluit genomen om het Luchthaventerrein Rotterdam haar activiteit volledig gecoördineerd uit te laten en daarmee is vanaf deze datum ook het Besluit Slotallocatie van toepassing.

Deze besluiten worden niet aangemerkt als publiekrechtelijke besluiten die een inperkend gevolg hebben op de bestaande rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Op 22 september 2010 is een wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein RTHA genomen (verder: Wijzigingsbesluit 2010). Dit betreft het verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geacommodeerd kunnen worden op Valkenburg. Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven en met een maximaal startgewicht van 6000kg) die de routes voor het klein verkeer volgen, zoals recreatievluchten die op RTHA plaatsvinden, geldt een afzonderlijke milieuzone, de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de bijbehorende invoerset van dit 'kleine verkeer' (29.445 bewegingen per jaar)

² Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62

³ Stcrt. 2001, 209

⁴ Stcrt. nr. 16205 d.d. 18 oktober 2010

blijven ongewijzigd ten opzichte van de aanwijzing 2004. Ook dit besluit heeft niet geleid tot verdere inperking van de rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

DGNVLG-NV / 20003864

Op 1 mei 2013 is het Wijzigingsbesluit 2010 ongewijzigd vervangen door Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport⁵, (verder: Omzettingsregeling)

Huidige situatie

Voor de huidige situatie van RTHA geldt de Omzettingsregeling waarbij de activiteiten worden uitgevoerd zonder in het bezit te zijn van een Wnb-vergunning. Die vergunningplichtige situatie is ontstaan in 2001. Het is daarmee niet bekend of de huidige stikstofdepositie die door het uitvoeren van vliegbewegingen meer stikstofdepositie tot gevolg heeft dan waar recht op bestaat volgens het Aanwijzingsbesluit 2001.

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN). Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. RTHA geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren. RTHA is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet RTHA aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat RTHA een vergunningplichtige activiteit uitvoert. RTHA is niet in het bezit van de voor deze activiteit, vereiste Wnb-vergunning en daarmee begaat RTHA een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk

⁵ Stcrt. nr 11153, d.d. 16 april 2013

geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.

DGNVLG-NV / 20003864

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen een groter depositie-effect veroorzaakt dan de vliegtuigbewegingen die op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001 zijn toegestaan, zal ik van RTHA verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een Wnb-vergunning wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001 en anderzijds de huidige depositie. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten, waaronder de zogeheten kleine luchtvaart, op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. RTHA zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht het nu onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Op dit moment is niet duidelijk of het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten worden beperkt ten opzichte van de bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001. De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in voorgaande jaren gezien de wereldwijde terugloop van vliegtuigbewegingen als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door RTHA in te dienen aanvraag voor een Wnb-vergunning met daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat op het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de luchthaven en de huidige vliegtuigbewegingen is, zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

DGNVLG-NV / 20003864

Bijlagen

1. Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
2. Zienswijze Rotterdam The Hague Airport

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan aan belanghebbende partijen, te weten Rotterdam The Hague Airport en I&W.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Van: [Osinga, J.M. \(Johan\)](#)
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Fwd: Concept besluit HHV MOB Luchthaven Schiphol eindversie opm LA (v3.0) (v1.0) (v1.0)
Datum: dinsdag 31 maart 2020 15:48:33
Bijlagen: [Concept besluit HHV MOB Luchthaven Schiphol eindversie opm LA \(v3.0\) \(v1.0\) \(v1.0\).docx](#)
[ATT00001.htm](#)

Zie bijgaand.

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e
Datum: 31 maart 2020 om 15:35:31 CEST
Aan: "Osinga, J.M. (Johan)"
Onderwerp: Concept besluit HHV MOB Luchthaven Schiphol eindversie opm LA (v3.0) (v1.0) (v1.0)

Hoi 10.2,

Hierbij de opgeschoonde versie. Alleen onze afwijkingen zijn nu nog zichtbaar. Alles wat is geaccepteerd, is opgenomen in de tekst.

Groeten,

10

NB: Bij de besluiten van Groningen, Rotterdam, Maastricht had de LA geen nadere opmerkingen. De opmerkingen over Lelystad en Eindhoven verwerken we nu.

Van: [Osinga, J.M. \(Johan\)](#)
 Aan: 10.2.e
 Cc: 10.2.e
 Onderwerp: Re: juridische check
 Datum: dinsdag 31 maart 2020 08:17:58

Dag 10.2.e

Ja dit is een onverwachtse versnelling dit ik niet had zien aan komen. Bij mijn weten zijn de stukken gisteravond al naar de LA en naar IenW gegaan. Lijkt mij dat het moet lukken om dat vanochtend af te ronden, het kan immers hooguit gaan om juridisch-technisch correct gebruik van de luchtvaartwet.

De concept TK brief hebben we gisteravond ook naar onze minister gestuurd. We hebben daarbij aangegeven wat de besprekpunten nog zijn met jullie (comfort op beleidsintenties, luchtvaart juridica en 480 vs 500).

De tekstsuggestie hieronder stel ik voor om dit af te stemmen met 10.2.e. Cf afspraak met 10.2.e graag zoveel mogelijk beperken tot luchtvaart wetstechnische kwesties

Grjohan

Op 30 mrt. 2020 om 22:37 heeft 10.2.e het volgende geschreven:

Ho 10.2.,

Wellicht ten overvloede, maar ik wilde ook graag bij jou onder de aandacht brengen dat het voor ons van belang is dat, ondanks de stroomversnelling, de landsadvocaat nog wel de gelegenheid heeft om te kijken naar de besluiten en de coherentie met luchtvaartwetgeving. Het zou zonde zijn als we straks niet met juiste besluiten zitten.

Verder ook het verzoek om HBJZ nog door de brief en de besluiten heen te laten lezen om dezelfde reden. Omdat ik niet zeker was of dat nog lukt heb ik zelf ook nogmaals gekeken naar het stuk over Schiphol in de brief. In onderstaande alinea wil ik voorstellen om het doorstreepte deel te schrappen. De reden hiervoor is dat aantallen noemen direct leidt tot het beeld in de buitenwereld dat 480.000 dus het maximaal mogelijke is. We weten dat de systematiek zo niet werkt, om dit misverstand te voorkomen helpt schrapping van deze zin.

Concreet zicht op legalisatie is er niet op dit moment, omdat nog geen aanvraag is ingediend. Om te kunnen beoordelen of met het huidig aantal vliegtuigbewegingen er ook na de wijzigingen sprake kan zijn van een gelijkblijvende of kleinere stikstofdepositie door bijvoorbeeld emissiearmere motoren, heb ik Schiphol Airport gevraagd om vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening aan te leveren als onderdeel van een vergunningaanvraag. Uit de verschilberekening moet onder meer blijken of de stikstofdepositie voortvloeiend uit het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen kleiner of gelijk is dan in de situatie met een inperking naar 480.000 vliegtuigbewegingen zoals vastgelegd met het LVB in 2008. Los van de verschilberekening voor stikstofdepositie dienen ook mogelijke andere effecten te worden beoordeeld.

Ik heb deze punten ook al aan 10.2 laten weten en gehoord dat hij hier aandacht voor heeft.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | MT Project Schiphol |

Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag

Gsm: 06-10.2.e | 10.2.e @minlenW.nl

- vrijdagmiddag afwezig -

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @minienw.nl
Cc: 10.2.e
Onderwerp: feitelijke check handhavingsbesluiten Rotterdam, Eindhoven en Schiphol
Datum: maandag 30 maart 2020 22:58:27
Bijlagen: [20003864 Besluit op hhv MOB RTHA TvH maart 30 concept.docx](#)
[20003871 Besluit op hhv MOB Eindhoven Airport TvH maart 30 concept.docx](#)
[Concept besluit HHV MOB Luchthaven Schiphol eindversie 29 maart TvH.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2. ,

In vervolg op mijn vorige mail van zojuist, hierbij de besluiten over Rotterdam, Eindhoven en Schiphol.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

senior beleidsmedewerker Wet natuurbescherming

NIEUW Onze vergunningbesluiten zijn nu vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

TIP: neem een abonnement op de automatische notificatie van de voor u relevante besluiten zodra zij gepubliceerd worden ! Klik op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/zoeken/resultaat/s/relevantie/#> en klik op 'Abonneer mij op dit zoekresultaat'

.....
cluster Natuurvergunningen

Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | D-passage 4

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag
.....

T 070 378 10.2.

M 06 10.2.e

E 10.2.e @minlnv.nl

www.rijksoverheid.nl/lnv
.....

Ik werk op maandag - dinsdag - woensdag - donderdag

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Rotterdam The Hague Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport. U geeft aan dat Rotterdam The Hague Airport (verder RTHA) geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de RTHA per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en RTHA.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10.

10.2.e @minlnv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20003864

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept

2019

Bijlage(n)

2

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

DGNVLG-NV / 20003864

Verder zijn RTHA en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat I&W door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de RTHA (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236932) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik het IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om hun zienswijze.

Deze heb ik op 28 november 2019 van RTHA en op 4 december 2019 van I&W ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven RTHA aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 10 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.
In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als het nieuwe bestaand recht. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van de nieuwe 'bestaand recht-depositie'.

Mocht uit het bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient mogelijk (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe kan een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de natuurwaarden in dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

Vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kunnen leiden tot stikstofdepositie op al overbelaste en stikstofgevoelige natuurwaarden gelegen relevante Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de vliegbewegingen van en naar RTHA, kunnen leiden tot significante gevolgen voor stikstofgevoelige en al overbelaste natuurwaarden in de relevante Natura 2000-gebieden.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn: 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Bij het MER ten behoeve van het Luchthavenbesluit RTHA is een Natuurtoets Aanpassing gebruik RTHA opgesteld. In deze rapportage zijn de Natura 2000 gebieden betrokken die op een afstand van minder dan 20km afstand liggen van de luchthaven. Hier wordt gevlogen op een afstand tot 1000 voet en kan er sprake zijn van stikstofdepositie.

Natura 2000-gebied	VR/HR	Datum aanwijzing/plaatsing
Oude Maas	HR	7 december 2004
Solleveld & Kapittelduiden	HR	7 december 2004
Westduinpoark & Wapendal	HR	7 december 2004
Meyendel & Berkheide	HR	7 december 2004
Boezems Kinderdijk	VR	24 maart 2000

Conclusie

Omdat er sprake kan zijn van stikstofdepositie op reeds overbelaste gebieden neem ik als referentiedatum aan 24 maart 2000.

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Het eerste Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam is vastgesteld op 13 november 1964². In dat Aanwijzingsbesluit is geen beperking van vliegtuigbewegingen opgenomen. Overeenkomstig die Aanwijzing is in 1966 de baanlengte naar de huidige 2.200 meter verlengd. In 1970 is de huidige terminal geopend.

Conclusie

Op de referentiedatum van 24 maart 2000 was sprake van bestaande rechten. Er was immers vanaf 13 november 1964 toestemming naar nationaal recht verleend voor vliegbewegingen vanaf en naar RTHA. Daarbij was geen beperking ten aanzien van geluid of aantal vliegbewegingen opgenomen.

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Het Aanwijzingsbesluit van 1964 is op 17 oktober 2001³ vervangen door het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam (verder: Aanwijzingsbesluit 2001). Daarin is onder andere het volgende geregeld:

- het gebruik van het luchtvaartterrein als “zakenluchthaven”;
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een bijbehorende geluidscontour van 57 bkl;

Met het Aanwijzingsbesluit 2001 is het in beginsel onbeperkte bestaand recht van de luchthaven zoals toegestaan in 1964 publiekrechtelijk beperkt.

Op 14 juli 2004 is het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd⁴. De 35Ke geluidszone met grenswaarde blijft onveranderd. Wel vindt er een wijziging van de openingstijden plaats waardoor er 350 extra vluchten mogelijk worden gemaakt. Daarvoor was op 8 april 2004 het besluit genomen om het Luchthaventerrein Rotterdam haar activiteit volledig gecoördineerd uit te laten en daarmee is vanaf deze datum ook het Besluit Slotallocatie van toepassing. Daarmee ontstond wel een verminderde gebruiksmogelijkheid van de luchthaven⁵.

Deze besluiten worden niet aangemerkt als publiekrechtelijke besluiten die een inperkend gevolg hebben op de bestaande rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Op 22 september 2010 is een wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein RTHA genomen (verder: Wijzigingsbesluit 2010). Dit betreft het verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geacommodeerd kunnen worden op Valkenburg. Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven en met een maximaal startgewicht van 6000kg) die de routes voor het klein verkeer volgen, zoals recreatievluchten die op RTHA plaatsvinden, geldt een

² Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62

³ Stcrt. 2001, 209

⁴ Stcrt. nr. 16205 d.d. 18 oktober 2010

⁵ Wijzigingsbesluit van de Aanwijzing TRHA 22 oktober 2010, pag. 6/48

afzonderlijke milieuzone, de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de bijbehorende invoerset van dit 'kleine verkeer' (29.445 bewegingen per jaar) blijven ongewijzigd ten opzichte van de aanwijzing 2004. Ook dit besluit heeft niet geleid tot verdere inperking van de rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Op 1 mei 2013 is het Wijzigingsbesluit 2010 ongewijzigd vervangen door Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport⁶, (verder: Omzettingsregeling)

Huidige situatie

Voor de huidige situatie van RTHA geldt de Omzettingsregeling waarbij de activiteiten worden uitgevoerd zonder in het bezit te zijn van een Wnb-vergunning. Die vergunningplichtige situatie is ontstaan in 2001. Het is daarmee niet bekend of de huidige stikstofdepositie die door het uitvoeren van vliegbewegingen meer stikstofdepositie tot gevolg heeft dan waar recht op bestaat op volgens het Aanwijzingsbesluit 2001.

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN). Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. RTHA geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren. RTHA is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet RTHA aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat RTHA een vergunningplichtige activiteit uitvoert. RTHA is niet in het bezit van de voor deze activiteit, als ook voor het uitvoeren van de zogeheten kleine luchtvaart en daarmee samenhangende luchthavengebonden activiteiten, vereiste Wnb-vergunning en daarmee begaat RTHA een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

⁶ Stcrt. nr 11153, d.d. 16 april 2013

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.

DGNVLG-NV / 20003864

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen een groter depositie-effect veroorzaakt dan de vliegtuigbewegingen die op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001 zijn toegestaan, zal ik van RTHA verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een Wnb-vergunning wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001 en anderzijds de huidige depositie. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten, waaronder de zogeheten kleine luchtvaart, op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld.

Ik acht het nu onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Op dit moment is niet duidelijk of het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten worden beperkt ten opzichte van de bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001. De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in voorgaande jaren gezien de wereldwijde terugloop van vliegtuigbewegingen als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Ik zal RTHA er wijzen dat zij, zolang er geen aanvraag is ingediend die zicht geeft op vergunningverlening, zich bij het aanmelden van het aantal beschikbare vliegtuigbewegingen bij het SACN voor het nieuwe gebruiksjaar, zich moet houden aan de rechten die voortvloeien uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door RTHA ingediende aanvraag voor een Wnb-vergunning met de daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat over het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de luchthaven en de huidige vliegtuigbewegingen is, zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

namens deze,

DGNVLG-NV / 20003864

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

1. Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
2. Zienswijze Rotterdam The Hague Airport

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan aan belanghebbende partijen, te weten Rotterdam The Hague Airport en I&W.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart
t.a.v. 10.2.e
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Datum
Betreft Handhavingsverzoek MOB inzake terugbrengen aantal vliegbewegingen
op Luchthaven Schiphol naar vergunde situatie op de referentiedatum

Geachte 10.2.e,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft op 16 september 2019 een handhavingsverzoek (Brief d.d. 15 september 2019) van MOB ontvangen. Verzocht wordt om, vanwege het ontbreken van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door Luchthaven Schiphol, per direct te beëindigen en beëindigd te houden. Volgens het verzoek kan dit op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen op Luchthaven Schiphol terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op referentiedatum.

Uw ministerie wordt aangemerkt als belanghebbende partij op grond van artikel 1:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) inzake het door mij ontvangen handhavingsverzoek van de MOB. Op grond van artikel 4:8, eerste lid, van de Awb stel ik u in de gelegenheid om met betrekking tot het handhavingsverzoek een zienswijze naar voren te brengen.

Ik zend u hierbij toe een afschrift van het handhavingsverzoek van MOB.

Indien u gebruik maakt van deze mogelijkheid verzoek ik u om met name in te gaan op het aantal vliegbewegingen op de in het handhavingsverzoek genoemde referentiedata, de wijze waarop dit is vastgelegd en waarop de mogelijke effecten van de activiteiten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurwaarden zijn beoordeeld.

Graag ontvang ik uw reactie binnen zes weken na ontvangst van deze brief.

De heer T. van Hattum, beleidsmedewerker Wnb bij het cluster Natuurvergunningen van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied (tel: 06 15017464), is belast met de behandeling van dit handhavingsverzoek. Met eventuele vragen kunt u bij hem terecht.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10 2 e
T 070 379 10
10 2 e @minInv.nl

Ons kenmerk
DGNVLG / 19241957

Uw kenmerk

Bijlage(n)
1

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Ons kenmerk
DGNVLG / 19241957

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for the Environment

t.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum 2 april 2020

Betreft Besluit op het verzoek van MOB tot handhaving van de inrichting
Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2, eerste lid onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Schiphol Airport. U geeft aan dat de luchthaven geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, en artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de Luchthaven Schiphol per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen en verder: vtb) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 27 september 2019 (kenmerk: DGNVLG/19225375) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd.

Bij brief van 6 november 2019 (kenmerk DGNVLG/ 19261007) heb ik u meegedeeld de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. In die brief deelde ik ook mee een zienswijze te vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: IenW) en de Luchthaven Schiphol. Bij brief van 14 november 2019 (kenmerk: Schiphol/VerzoekVliegvelden2019) deelde u, via uw vertegenwoordiger, mee dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vond.

Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG /19284096) heb ik u meegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij mijn besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10 2 e

T 070 379 10

10 2 e @minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG / 20001459

Uw kenmerk

SchipholVerzoekHandhavingSept
2019

Bijlage(n)

4

Belanghebbenden

Ik stel vast dat Coöperatie Mobilisation for Environment (MOB) op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Verder zijn Royal Schiphol Group N.V. (Luchthaven Schiphol) en I&W door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brieven van 9 oktober 2019 respectievelijk 14 oktober 2019 heb ik de Luchthaven Schiphol (kenmerk: DGNVLG/ 19224892) en I&W (kenmerk: DGNVLG /19241957) verzocht om hun zienswijzen op het handhavingsverzoek. Ik heb daarin concreet gevraagd om reactie te geven op het aantal vliegbewegingen op de in het handhavingsverzoek genoemde verschillende referentiedata, hoe deze informatie is vastgelegd en waarop de effectbeoordeling van de activiteit op de natuurwaarden betrekking op heeft gehad.

Met de brieven van 28 november 2019, respectievelijk 4 december 2019 hebben zowel Luchthaven Schiphol als IenW hun zienswijze gegeven. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Luchthaven Schiphol is op grond van artikel 1.3, vijfde lid, aanhef en onder a, Wnb opgenomen in artikel 1.3, eerste lid, aanhef en onderdeel a, onder 4, van het Besluit natuurbescherming. Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NO_x en ammoniak, en dus ook substantieel in te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NO_x/NO₂ en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

U verzoekt om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Toetsingskader

Om het handhavingverzoek te beoordelen moet allereerst worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht. Dat wordt onderzocht aan de hand van de volgende punten.

- Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
- Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
- Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project?
- Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd.¹ Zo ja, dan geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling vereist voor het project.
- In het geval er weliswaar sprake is van wijzigingen in het project, maar geen toename van het negatieve effect voor natuur ten opzichte van de referentiedatum, zijn significante gevolgen uitgesloten en hoeft ook geen passende beoordeling te worden gemaakt.²
- In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als referentiesituatie. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum.³
- Ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb is de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, Wnb niet van toepassing, wanneer sprake is van een project waarvoor een toestemmingsbesluit in overeenstemming met artikel 6, tweede, derde of vierde lid van de Habitatrichtlijn is genomen na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009.

¹ ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 5.5

² Zie bijv. ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 61

³ Zie noot 2

Mocht uit bovenstaande volgen dat een Wnb-vergunning nodig is dan moet handhavend worden opgetreden en dient de activiteit, voor zover vergunningplichtig, te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Is sprake van een project met mogelijk significante gevolgen?

Uit het MER Schiphol 2003⁴ en het MER Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol⁵ begrijp ik dat wordt gevlogen over de onderstaande Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

Het betreft gebieden die in het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) waren opgenomen, waar zich stikstofgevoelige natuurlijke habitattypen of habitats van soorten bevinden waarvan de kritische depositiewaarde wordt overschreden.

- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske
- Botshol
- Polder Westzaan
- Kennemerland-Zuid
- Oostelijke Vechtplassen
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder
- Naardermeer
- Eilandspolder
- Schoorlse Duinen
- Coepelduynen
- Meijendel & Berkheide
- Westduinpark en Wapendal
- Solleveld & Kapittelduinen
- Noord-Hollands Duinreservaat
- Polder Zeevang
- Markermeer en IJmeer
- De Wilck

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt, en een vergunning is vereist op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb.⁶

Conclusie

⁴ Effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet, Een bijdrage in MER Schiphol 2003, Eindconcept, Bureau Waardenburg bv, tabel 5.1 en 5.2

⁵ Effecten van vliegverkeer van en naar Schiphol op beschermde natuur. Een bijdrage in het MER Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol, 7 oktober 2019, nummer 19-0543, tabel 4.1

⁶ zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Er is sprake van een project, nu niet kan worden uitgesloten dat het vliegverkeer van en naar de luchthaven kan leiden tot stikstofdepositie op in ieder geval de genoemde Natura 2000-gebieden en daarmee significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden.

Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn; 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

De Europese referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op zijn vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later nationaal is aangewezen.

Voor de hiervoor genoemde gebieden betekent dat het volgende:

• Ilperveld:	Vrl 24 maart 2000
• Botshol:	Hrl 7 december 2004
• Polder Westzaan:	Hrl 7 december 2004
• Kennemerland-Zuid:	Hrl 7 december 2004
• Oostelijke Vechtplassen:	Vrl 24 maart 2000
• Nieuwkoopse Plassen	Hrl 7 december 2004
• Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	Vrl 24 maart 2000
• Naardermeer	Vrl 10 juni 1994
• Eilandspolder	Vrl 24 maart 2000
• Schoorlse Duinen	Hrl 7 december 2004
• Coepelduynen	Hrl 7 december 2004
• Meijndel & Berkheide	Hrl 7 december 2004
• Westduinpark en Wapendal	Hrl 7 december 2004
• Solleveld & Kapittelduinen	Hrl 7 december 2004
• Noord-Hollands Duinreservaat	Hrl 7 december 2004
• Polder Zeevang	Vrl 29 september 2005
• Markermeer en IJmeer	Hrl 24 maart 2000
• De Wilck	Hrl 24 maart 2000

Conclusie

Blijkens het voorgaande overzicht is de vroegste Europese referentiedatum 10 juni 1994.

Was er op de referentiedatum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Volgens publicatie in de Staatscourant van 31 augustus 1962 wordt bij beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962, nummer 131917, Luchthaventerrein Schiphol aangewezen en op 17 september 1965 wordt gepubliceerd dat het Luchthaventerrein Schiphol wordt uitgebreid. Hiermee wordt Luchthaven Schiphol toestemming gegeven om als luchthaven te fungeren. Aan deze toestemmingen zijn geen voorwaarden of beperkingen verbonden.

Conclusie

Op de referentiedatum 10 juni 1994 was aan Luchthaven Schiphol toestemming naar nationaal recht verleend om als luchthaven te fungeren en aan deze toestemming waren geen beperkingen verbonden.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Nee, Luchthaven Schiphol heeft zich in de periode van 1965 tot aan de dag van vandaag ontwikkeld van luchthaven tot mainport. Dat is enerzijds een autonome ontwikkeling geweest vanwege de uitbreiding van het mondiale luchtvaartverkeer. Luchthaven Schiphol heeft na 10 juni 1994 haar luchthavenactiviteiten een aantal keren gewijzigd door onder meer de ingebruikname van een vijfde baan, een (steeds voortgaande) intensivering van het aantal vliegtuigbewegingen en uitbreiding van de onlosmakelijk met de luchthaven gebonden activiteiten verbonden gebouwen. Anderzijds zijn via wet- en regelgeving voorwaarden en beperkingen gesteld aan de manier waarop Luchthaven Schiphol kon en mocht fungeren. Hieronder zet ik uiteen hoe die ontwikkeling zich heeft voltrokken.

17 Februari 1995 Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (verder: PKB Schiphol)

Een eerste publiekrechtelijke beperking en daarmee wijziging van het project, is ingetreden bij de inwerkingtreding van de PKB Schiphol. In deze PKB werd opgenomen dat voor Luchthaven Schiphol een geluidscontour gold van 35 Kosteneenheden (Ke). Voor het beschermingsniveau werd niet uitgegaan van aantallen vliegtuigbewegingen maar van bescherming van een aantal woningen. Deze bescherming werd en wordt aangegeven met een geluidscontour van 35Ke. Ook werd met deze PKB de basis gelegd voor de uitbreiding van Luchthaven Schiphol van een vierbanenstelsel naar een vijfbanenstelsel.

26 november 2002 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: LVB 2003)

Op 20 februari 2003 treedt LVB 2003 in werking waarmee onder meer de mogelijkheid tot in gebruik name van de Polderbaan ontstaat. PKB Schiphol vervalt met ingang van deze datum. De bepalingen over Schiphol worden in de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol vastgelegd. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de gewijzigde Wet luchtvaart voor de onderwerpen milieu en veiligheid een bescherming moet bieden die minstens gelijkwaardig is aan de bescherming die de PKB op dat moment bood. In de Wet luchtvaart is opgenomen dat elk nieuw Luchthavenindelingbesluit en elk nieuw luchthavenverkeerbesluit voor de aspecten externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging een beschermingsniveau moet bieden dat gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door de eerste besluiten uit 2003. Deze waarden zijn de zogeheten criteria voor gelijkwaardige bescherming of gelijkwaardigheidscriteria. In het LVB 2002 wordt overgestapt op een nieuwe systematiek. De milieugebruiksruimte wordt niet meer beschikbaar gesteld in de vorm van een geluidscontour, maar in de vorm van een systeem van handhavingpunten met grenswaarden.

In het besluitvormingsproces is een MER opgemaakt waarbij toetsing aan artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn heeft plaatsgevonden.

23 augustus 2004 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder LVB 2004)

Op 31 augustus 2004 wordt het LVB 2002 vervangen door LVB 2004. Dit was nodig in verband met het herstellen van een invoerfout bij de totstandkoming van het LVB 2002. Ook wordt met dit gewijzigde besluit een wijziging aangebracht in de uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Uitdrukkelijk wordt aangegeven dat in de LVB 2002/2004 geen aantallen vliegtuigbewegingen worden opgenomen omdat het uitgangspunt van bescherming van woningen leidend blijft.

18 september 2008 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder LVB 2008)

Op 8 oktober 2008 treedt het LVB 2008 in werking. Met de inwerkingtreding van dit LVB 2008 werd ook een aantal wijzigingen beoogd, nl. een betere benutting van de milieuruimte en wijziging van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan. Het systeem van het beschikbaar stellen van milieugebruiksruimte in de vorm van handhavingspunten met grenswaarden blijft ongewijzigd. Ook in dit besluit zijn geen maximale aantallen vliegbewegingen opgenomen. Door de keuze van de handhavingspunten in het LVB 2008 werd het aantal vliegtuigbewegingen wel feitelijk beperkt. Niet geheel duidelijk is hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die milieugebruiksruimte feitelijk mogelijk waren, maar uit de toelichting blijkt dat de milieugebruiksruimte is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Conclusie

Het LVB 2008 is het laatste besluit waarin de milieugebruiksruimte voor de Luchthaven Schiphol is vastgelegd. Feitelijk is daarmee het aantal vliegtuigbewegingen beperkt tot het aantal dat past binnen de beschikbare milieugebruiksruimte.

Bij mij zijn, na het besluit van 2008, geen andere besluiten bekend waarbij een wijziging van het project, het fungeren als luchthaven of het laten uitvoeren van vliegtuigbewegingen, tot een verdere beperking heeft geleid.

Daar waar in de LVB's 2002 en 2004 uitdrukkelijk werd opgenomen dat niet werd uitgegaan van aantallen vliegtuigbewegingen maar van bescherming van aantallen woningen, is bij de totstandkoming van het LVB 2008 – na advies van de Alderstafel⁷ – uitdrukkelijk besloten om wel een maximum aantal vliegtuigbewegingen te noemen, en op basis hiervan de handhavingspunten te actualiseren⁸ en⁹.

Artikel 9.4, achtste lid, Wnb niet van toepassing

De genoemde wijziging van het project heeft plaatsgevonden in 2008, dat wil zeggen na de Europese referentiedatum, maar voor dat op 1 februari 2009 de Habitatrichtlijn op een correcte wijze was geïmplementeerd in de Nederlandse natuurregelgeving.

⁷ Overlegtafel opgericht in december 2016 ter advisering van het Kabinet over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

⁸ Overleg 26 juni 2007, Kamerstuk 29665, nummer 66, onder meer pagina's 2, 8 en 10.

⁹ Brief van de ministers van WenW en VROM van 25 juni 2007, Par 2 en 3, Kamerstuk 29667, nummer 49

Het LVB 2008 is een algemene maatregel van bestuur (AMvB) en dus vastgesteld in overeenstemming met het parlement. Het heeft daarmee een democratische legitimatie. Echter, het is geen besluit in de zin van de Awb waartegen bezwaar en beroep bij de bestuursrechter mogelijk is., Het heeft daarmee dus geen formele rechtskracht en valt daarmee strikt juridisch niet onder de reikwijdte van artikel 9.8, vierde lid, Wet natuurbescherming. Dit artikel is niet van toepassing.

Welke toestemming is aan Luchthaven Schiphol verleend?

Het LVB 2008 is het laatst genomen besluit om binnen de daarin vastgelegde milieugebruiksruimte vliegtuigbewegingen uit te voeren. Op basis van dit besluit zijn de handhavingspunten gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen met daar uit voort vloeiende stipstofdepositie. Het is daarmee het meest beperkende besluit vanaf de Europese referentiedatum.

Verwerken uitgebrachte zienswijzen en overleg met IenW en Luchthaven Schiphol

Zowel namens Luchthaven Schiphol als de Minister van IenW werd een zienswijze op het handnavingsverzoek uitgebracht. Luchthaven Schiphol gaf als zienswijze dat zij van mening is dat vanwege de bestaande rechten op de referentiedatum er geen sprake is van vergunningplicht voor de Wet natuurbescherming. Namens de Minister van IenW wordt als zienswijze ingebracht dat de wijzigingen van het LVB 2004 na 7 december 2004 (één van de mogelijke Europese referentiedata) geen zodanige wijziging met zich bracht dat de milieugebruiksruimte was aangepast. Deze zienswijzen zijn, zoals uit dit besluit blijkt, niet gevolgd.

Huidige situatie

Luchthaven Schiphol heeft tot op dit moment bestaande rechten voortvloeiend uit het LVB 2008. In 2017 heeft Luchthaven Schiphol 496.740 vliegtuigbewegingen laten plaatsvinden. In 2018 en 2019 werden 499.444, respectievelijk 496.826 vliegtuigbewegingen uitgevoerd.¹⁰ De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in de jaren 2017 tot en met 2019 gezien de wereldwijde terugloop als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN).

Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de Luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Luchthaven Schiphol geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren.

Door de slotcoördinator zijn voor het gebruiksjaar 27 oktober 2019 tot en met 24

¹⁰<https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>

oktober 2020 496.170 slots uitgegeven aan de diverse luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol Airport vliegen. Luchthaven Schiphol is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet Luchthaven Schiphol aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat Luchthaven Schiphol een vergunningplichtige activiteit uitvoert en sinds december 2017 mogelijk meer vliegtuigbewegingen uitvoert en daardoor mogelijk ook meer stikstofdepositie veroorzaakt dan is toegestaan op grond van het LVB 2008. Daarvoor en voor de daarmee samenhangende luchthavengebonden activiteiten is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Deze vergunning heeft Luchthaven Schiphol niet en daarmee begaat Luchthaven Schiphol een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol Airport kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van het LVB 2008, tot de daarin vastgelegde (milieu)gebruiksruimte.

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen grotere depositie-effecten veroorzaken dan de vliegbewegingen die op basis van het LVB 2008 zijn toegestaan, zal ik van Luchthaven Schiphol verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het LVB 2008 en de depositie op grond van het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen bij de aanvraag. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. Luchthaven Schiphol zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht nu het onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Niet alleen is niet duidelijk hoeveel vliegtuigbewegingen dit jaar zullen

plaatsvinden, maar evenmin is nu duidelijk in welke mate de vliegtuigbewegingen zouden moeten worden beperkt ten opzichte van de bestaande rechten op basis van het LVB 2008.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door Luchthaven Schiphol in te dienen aanvraag voor een Wnb-vergunning met de daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat over het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de luchthaven en de huidige vliegtuigbewegingen zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Zienswijze Luchthaven Schiphol

Nadere informatie Luchthaven Schiphol

Nadere informatie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat m.b.t. uitgegeven slots

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

Ons kenmerk
DGNVLG / 20001459

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @minienw.nl
Cc: 10.2.e
Onderwerp: feitelijke check concept-handhavingsbesluiten luchthavens door I&W
Datum: maandag 30 maart 2020 22:55:30
Bijlagen: [DOMUS-20053357-v1-DOMUS-19318153-v2-](#)
[Wet natuurbescherming beslissing handhavingsverzoek inzake Groningen Airport Felde.docx](#)
[DOMUS-19318190-v2-](#)
[Wet natuurbescherming beslissing handhavingsverzoek inzake Groningen Airport Felde.docx](#)
[DOMUS-20003878-v2-](#)
[Wet natuurbescherming beslissing handhavingsverzoek inzake Maastricht Aachen Airport.docx](#)
[DOMUS-20001056-v4-](#)
[Wet natuurbescherming beslissing handhavingsverzoek inzake Lelystad Airport.docx](#)
[DOMUS-20089310-v3-DOMUS-20074616-v7-](#)
[Kamerbrief handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming nationale luchthavens.docx](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.,

Conform de afspraak van vanmiddag tussen Jan Hendrik Dronkers en Johan Osinga stuur ik je hierbij de laatste versies van de concept-handhavingsbesluiten over de luchthavens en de Kamerbrief.

De beslistermijn voor alle besluiten is 1 april a.s.

De DG's hebben vanmiddag de volgende afspraken gemaakt:

- DGNVLG stuurt de concept-handhavingsbesluiten aan HBJZ (besluiten Schiphol, Eindhoven en Rotterdam stuur ik je zo separaat na omdat ik ze niet goed kan opslaan en in een keer kan sturen);
- HBJZ reageert uiterlijk binnen 24 uur (ZIE ECHTER HIERONDER: KRAPPERE DEADLINE!);
- HBJZ beziet of - vanuit de luchtvaartwetgeving - het feitencomplex in de besluiten accuraat is weergegeven. De juridische kwalificatie van de feiten en de beslissing aan het eind van elk besluit op zichzelf vallen binnen LNV-bevoegdheid. HBJZ neemt de rol van DGNVLG als bevoegd gezag nauw in acht.

Inmiddels zijn er nieuwe ontwikkelingen die ervoor zorgen dat we gaan proberen de Kamerbrief en de besluiten dinsdag einde dag naar de Tweede Kamer te sturen.

Dat betekent:

- **HBJZ reageert morgenochtend zo snel mogelijk op het pakket met de Kamerbrief en de conceptbesluiten.**
- **Johan Osinga heeft Jan Hendrik Dronkers daar zojuist over geïnformeerd.**

De nota's die horen bij de besluiten voor Maastricht en Groningen zijn al door onze minister gezien. Alle besluiten liggen worden nog een keer op zichzelf voor een finale toets en in onderlinge samenhang, gelet op de consistentie, door Landsadvocaat 10.2.e worden beoordeeld. Dit was eerder ook zo met jullie afgesproken. De besluiten gaan zo straks naar de Landsadvocaat met een verzoek om een zeer spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

senior beleidsmedewerker Wet natuurbescherming

NIEUW Onze vergunningbesluiten zijn nu vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

TIP: neem een abonnement op de automatische notificatie van de voor u relevante besluiten zodra zij gepubliceerd worden ! Klik op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/zoeken/resultaat/s/relevantie/#> en klik op 'Abonneer mij op dit zoekresultaat'

.....
cluster Natuurvergunningen

Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag | D-passage 4
Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

.....
T 070 378 10.2.

M 06 10.2.e

E 10.2.e @minInv.nl

www.rijksoverheid.nl/Inv

.....
Ik werk op maandag - dinsdag - woensdag - donderdag

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde
T.a.v. 10.2.e
Postbus 47
9765 ZG Paterswolde

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Groningen Airport Eelde

Besluit

Geachte 10.2.e ,

Op 15 oktober 2019 ontving ik per e-mail uw verzoek tot handhaving ten aanzien van Groningen Airport Eelde. U geeft aan dat Groningen Airport Eelde geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, van de Wet (Wnb) heeft. Ter onderbouwing verwijst u naar het bij brief van 20 september 2019 ingediende handhavingsverzoek van MOB. U verzoekt om handhavend op te treden tegen alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Groningen Airport Eelde en deze per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan volgens u op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

U geeft tevens aan dat de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (NBwet) van december 2009 is verleend toen de NBwet was ingetrokken.

Bovendien is volgens u in deze vergunning geen rekening gehouden met de depositie van stikstofverbindingen op de natuurgebieden.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik besloten heb de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020 en dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken luchthaven.

Naar aanleiding van mijn verzoek van onder andere 24 oktober 2019 uw verzoek te voegen met die van MOB, antwoordde u per e-mail op 26 november 2019 hier mee akkoord te gaan als ik uiterlijk 6 januari 2020 tot een handhavingsbesluit zou komen.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6011 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e
T 070 379 10.
10.2.e @minlnv.nl

Ons kenmerk
DGNVLG-NV / 19318190

Uw kenmerk

Bijlage(n)
3

In mijn e-mail van 29 november 2019 heb ik, met als bijlage mijn brief aan MOB van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096), u medegedeeld daar niet mee akkoord te gaan en uw verzoek separaat van dat van MOB te behandelen.

DGNVLG-NV / 19318190

Belanghebbenden

Ik stel vast dat VOLE op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb, dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Bij brieven van 21 november 2019 heb ik het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (kenmerk: DGNVLG-NV / 19278144) en de betrokken luchthaven (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19278127) verzocht om zienswijzen. Deze heb ik op 26 november 2019 en 10 december 2019 van de luchthaven en op 4 december 2019 van IenW ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven Groningen Airport Eelde aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

1. U geeft aan dat Groningen Airport Eelde niet de op grond van artikel 2.7 tweede en derde lid van de Wnb vereiste vergunning heeft. U verwijst hiervoor naar het handhavingsverzoek van Mobilisation for the Environment dat als bijlage bij uw verzoek is gevoegd en welke op 23 september 2019 door mij is ontvangen. Kort weergegeven staat in het verzoek van MB het volgende:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004.

Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

2. De vergunning die op 11 december 2009 door de provincie Groningen is verleend is volgens u verleend toen de Natuurbeschermingswet 1998 ingetrokken was.
3. In deze vergunning is volgens u geen rekening gehouden met stikstof depositie. U geeft aan dat uit de in 2003 uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) blijkt er in het MER van 1995 onvoldoende aandacht was besteed aan de effecten van de geplande baanverlenging op soorten beschermd onder de Europese Habitatrichtlijn. Hierna gaf het ministerie van VenW Bureau Waardenburg de opdracht deze gevolgen te beschrijven in het licht van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In het rapport d.d. 11 april 2005 (rapport nr. 04-055) 'Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving' is wel uitvoerig aandacht besteed aan de vogels en zoogdieren, maar is aan de voor NOx en ammoniak daarvoor gevoelige habitattypen geen aandacht besteed.

Beoordeling handhavingsverzoek

Ad 1.

De provincie Groningen heeft bij besluit van 2 december 2009 (briefnummer: 2009-53.209/49/A.13, LGW) op grond van artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 vergunning verleend aan Groningen Airport Eelde. De vergunning omvat zowel de op dat moment bestaande vliegbewegingen en de extra vliegbewegingen als gevolg van de baanverlenging.

Deze vergunning is inmiddels onherroepelijk.

Op 1 januari 2017 is de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen door de Wet natuurbescherming. In artikel 9.4 van de Wet natuurbescherming staat het volgende:

1 Vergunningen als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 gelden als vergunningen als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid.

DGNVLG-NV / 19318190

2 Voorschriften, verbonden aan vergunningen als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998, gelden als voorschriften als bedoeld in artikel 5.3, eerste lid.

Op grond van dit overgangsrecht geldt de vergunning van 2 december 2009 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 als een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

De luchthaven beschikt voor haar huidige activiteiten wel over een geldige vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming.

Ad 2.

In december 2009 was de Natuurbeschermingswet 1998 niet ingetrokken. De wet was inmiddels ook in overeenstemming gebracht met de Habitatrichtlijn.

Ad 3.

Of wel of geen rekening is gehouden met stikstofdepositie bij de genoemde vergunning is niet relevant. De vergunning staat immers in rechte vast.

Besluit

Gelet op de bovenstaande overwegingen wijs ik uw verzoek af om op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb handhavend op te treden tegen de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

1. Zienswijze IenW
2. Zienswijze Groningen Airport Eelde 26 november 2019
3. Zienswijze Groningen Airport Eelde 10 december 2019

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

DGNVLG-NV / 19318190

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit ook toegezonden aan belanghebbende partijen, te weten Groningen Airport Eelde, IenW en MOB.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Lelystad Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2, eerste lid, onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) over Lelystad Airport. U geeft aan dat Lelystad Airport geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, van de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door Lelystad Airport per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Uw verzoek heeft betrekking op de exploitatie van Lelystad Airport als luchthaven bestemd voor de zogeheten kleine luchtvaart en het daarmee samenhangende huidige gebruik van Lelystad Airport.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de N.V. Luchthaven Lelystad.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG/19264383) heb ik medegedeeld de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u deze termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG/19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 378 10.

10.2.e @minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20001056

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept
2019

Bijlage(n)

2

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen. Ik stuur u deze zienswijzen met dit besluit toe.

DGNVLG-NV / 20001056

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, van de Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Verder zijn de N.V. Luchthaven Lelystad, vertegenwoordigd door haar gemachtigde De Brauw Blackstone Westbroek Advocaten, en IenW door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de Lelystad Airport (kenmerk: DGNVLG/19236935) en IenW (kenmerk: DGNVLG/19235355) verzocht om zienswijzen. Ik heb daarin concreet gevraagd om gegevens waaruit kan blijken of al toestemming bestond voor de luchthaven vóór de Europese referentiedatum en in hoeverre nadien wijzigingen zijn opgetreden.

Deze heb ik bij brief van 28 oktober 2019 (kenmerk: 3361 0590/6/2071/2669/NvdB) van de gemachtigde van Lelystad Airport en bij brief van 4 december 2019 van IenW (kenmerk: IENW/BSK-2019/246740) ontvangen.

Bij e-mail van 17 februari 2020 heb ik aan Lelystad Airport gevraagd een verschilberekening te maken aan de hand van de op dit moment beschikbare versie van AERIUS Calculator 2019A tussen:

- a) de depositie van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk was met het aanwijzingsbesluit van 1999¹, rekening houdend met de geluidcontour van 47 bkl op basis van de emissiecijfers van destijds, en
 - b) de depositie van de huidige feitelijke situatie, met de emissiecijfers van nu.
- Binnen de gegeven tijd is het niet mogelijk gebleken thans een verschilberekening op basis van AERIUS te maken. Dit onder andere omdat berekening van de stikstofdepositie in de huidige situatie nog niet beschikbaar is en een nieuwe berekening enkele weken tijd vergt.

Hierop is geantwoord met een brief van De Brauw Blackstone Westbroek van 13 maart 2020 (kenmerk: M34292152/1/2071669/NvdB). In deze brief werd aangegeven dat het binnen de gegeven tijd niet mogelijk is gebleken een verschilberekening te maken. Dit onder andere omdat de berekening van de stikstofdepositie in de huidige situatie nog niet beschikbaar is en een nieuwe berekening enkele weken tijd vergt. Ik stel vast dat Lelystad Airport een dergelijke verschilberekening wel kan opstellen, maar dat dit de nodige tijd vergt.

¹ Het project Lelystad Airport is sinds de toepasselijke Europese referentiedatum van 10 juni 1994 niet ongewijzigd voortgezet door de wijziging van het aanwijzingsbesluit uit 1999, waarin de geluidcontour van 50 bkl naar 47 bkl werd aangescherpt.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, van de Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is Lelystad Airport aangewezen als een luchthaven van nationale betekenis. Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland, waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb en tot handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, van de Wnb.

DGNVLG-NV / 20001056

Motivering handhavingsverzoek

In uw verzoek voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NO_x en ammoniak, en dus ook substantieel in te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura 2000-gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)"

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 10 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NO_x/NO₂ en (ultra)fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade. U verzoekt om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb-vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Toetsingskader

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet eerst worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht. Dat wordt onderzocht aan de hand van de volgende punten:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?

2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.
5. In het geval er weliswaar sprake is van wijzigingen in het project na de Europese referentiedatum, maar geen toename van het negatieve effect voor de natuur ten opzichte van de referentiedatum, zijn significante gevolgen uitgesloten. Er is voor het gehele project dan geen passende beoordeling en vergunning nodig.
6. In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als bestaand recht en als referentiesituatie. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van die referentiedepositie.
7. Ingevolge artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb is de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb niet van toepassing, wanneer sprake is van een project waarvoor een toestemmingsbesluit in overeenstemming met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is genomen na de Europese referentiedatum en vóór 1 februari 2009. Ook in die gevallen is voor het project geen passende beoordeling en vergunning nodig. Niet omdat sprake is van bestaande rechten, maar van een in rechte vaststaand toestemmingsbesluit overeenkomstig artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn.

Mocht uit bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet handhavend worden opgetreden en dient (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

Uit de milieueffectrapportage (MER) uit 2014 ten behoeve van een uitbreiding van de luchthaven in 2015 blijkt dat de bedoelde uitbreiding een toename van stikstofdepositie veroorzaakt op de onderstaande Natura 2000-gebieden. Het

betreft Vogelrichtlijngebieden (VR) en Habitatrichtlijngebieden (HR) die in het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) waren opgenomen. In deze gebieden bevinden zich stikstofgevoelige natuurlijke habitattypen of habitats van soorten waarvan de kritische depositiewaarde (KDW) overschreden wordt. Het is aannemelijk dat met de huidige omvang van de kleine luchtvaart op Lelystad Airport ook een beperktere toename (dan in de situatie van de voorgenomen uitbreiding) van de stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden wordt veroorzaakt. Er is daarmee sprake van een project met significante gevolgen.

Het gaat om de volgende Natura 2000-gebieden:

- Naardermeer (VR en HR)
- Oostelijke Vechtplassen (VR en HR)
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht (VR en HR)
- Veluwe (VR en HR)
- Weerribben (VR en HR)
- De Wieden (VR en HR)

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.²

Conclusie

Er is sprake van een project met significante gevolgen aangezien niet kan worden uitgesloten dat het huidige vliegverkeer van en naar Lelystad Airport kan leiden tot een stikstofdepositie op in ieder geval de bovengenoemde Natura 2000-gebieden.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn, 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst. Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 of later als het gebied later is aangewezen.

Hieronder staan de referentiedata zijn van de betrokken Natura 2000-gebieden:

- Naardermeer: Vogelrichtlijn 10 juni 1994 en Habitatrichtlijn 7 december 2004
- Oostelijke Vechtplassen: Vogelrichtlijn 24 maart 2000 en Habitatrichtlijn 7 december 2004
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht: Vogelrichtlijn 24 maart 2000 en Habitatrichtlijn 7 december 2004
- Veluwe: Vogelrichtlijn 24 maart 2000 en Habitatrichtlijn 7 december 2004

² ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

- Weerribben: Vogelrichtlijn 10 juni 1994 en Habitatrichtlijn 7 december 2004
- De Wieden: Vogelrichtlijn 24 maart 2000 en Habitatrichtlijn 7 december 2004

Conclusie

Uit dit voorgaande overzicht blijkt dat de vroegste Europese referentiedatum 10 juni 1994 is.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Op 19 november 1973 is de luchthaven officieel aangewezen als luchthaventerrein en in datzelfde jaar is Lelystad Airport in gebruik genomen. Het eerste aanwijzingsbesluit voor Lelystad Airport is van 23 april 1991, waarbij de start- en landingsbaan werd verlengd naar 1.250 meter en een geluidszone voor de kleine luchtvaart (BKL-verkeer) werd vastgesteld.³ De luchthaven werd ook opengesteld voor vliegverkeer buiten de daglichtperiode. In dit aanwijzingsbesluit is een geluidscontour met een grenswaarde van 50 bkl voor de kleine luchtvaart vastgesteld.

Conclusie

Er is sprake van bestaande rechten. Er was immers vóór de Europese referentiedatum toestemming naar nationaal recht verleend om binnen de vastgestelde geluidscontour starts vanaf en landingen op Lelystad Airport te kunnen uitvoeren.

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Sinds de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project gewijzigd. Met het gewijzigde aanwijzingsbesluit van 9 december 1999⁴ is de grenswaarde van de geluidszone van Lelystad Airport aangepast van 50 naar 47 bkl. De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. Daarmee is geen sprake van een ongewijzigde voortzetting van het project sinds de Europese referentiedatum. Het gewijzigde aanwijzingsbesluit uit 1999 heeft een publiekrechtelijke inperking van het bestaand recht tot gevolg gehad.

Het aanwijzingsbesluit is nadien gewijzigd op 26 november 2001. Op hoofdlijnen zorgde dit besluit ervoor dat aan de bestaande bkl-zone een Ke-zone werd toegevoegd.⁵ Verder is bepaald dat het luchtvaartterrein gebruikt mag worden door burgerluchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg. Met dit besluit is de geldende aanwijzing onder meer op de volgende onderdelen gewijzigd en verruimd:

- de vaststelling van een geluidszone voor de grote luchtvaart, een zogenaamde 35Ke-zone; deze zone is gebaseerd op een aantal vliegbewegingen van 6.900 vaste vleugelvliegtuigen en 23.000 vliegbewegingen van hefschroefvliegtuigen;

³ Stcrt. 1991, 83.

⁴ Stcrt. 2000, 4.

⁵ Stcrt. 2001, 229.

- het vervangen van de gewichtslimiet van 6.000 kg door een ICAO-baancode en baanletter. Daardoor werd het voor Lelystad Airport mogelijk gemaakt om naast kleine luchtvaart (bkl-verkeer) ook grote luchtvaart (Ke-verkeer) te bedienen.⁶ De Afdeling heeft dit besluit herroepen, maar het bij wijze van voorlopige voorziening (ABRvS 10 oktober 2007, 200606568/1) toch van toepassing verklaard totdat een nieuw wijzigingsbesluit genomen zou zijn.

Daarna is het aanwijzingsbesluit in 2009 gewijzigd.⁷ Dit gewijzigde aanwijzingsbesluit voorzag in mogelijkheden om meer vliegtuigen te accommoderen voor het openbaar nationaal en internationaal burgerluchtvaartverkeer, de landingsbaan te verlengen en de luchthaven langer open te stellen. Verder werd voorzien in een vergroting van de geluidszone voor BKL-verkeer met een omvang van 140.000 vliegtuigbewegingen per jaar en een vergroting van de geluidszone voor Ke-verkeer conform de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (mei 2003). De Afdeling heeft dit aanwijzingsbesluit (ABRvS 7 december 2011, 200909551/1/R/1) vernietigd. Het gevolg van de uitspraak was dat Lelystad Airport in werking mocht zijn als ware het aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 van kracht.

Nadien is op 12 maart 2015 een gewijzigd Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld, dat op 1 april 2015 in werking is getreden.⁸ Vanuit de Wet luchtvaart gezien wordt het huidige toegestane gebruik gereguleerd door dit besluit. Daarbij is in dit Luchthavenbesluit voor de huidige omvang van de kleine luchtvaart binnen de kaders van het aanwijzingsbesluit uit 2001 gebleven. In het MER bij het Luchthavenbesluit 2015, dat is gemaakt voor de uitbreiding van Lelystad Airport, is als referentiesituatie uitgegaan van de voorzetting van het gebruik zoals toegestaan in het Aanwijzingsbesluit 2001.

Conclusie

Ten tijde van de vaststelling van het aanwijzingsbesluit van 26 november 2001 had moeten worden beoordeeld of de toename van depositie veroorzaakt door de uitbreiding van Lelystad Airport ten opzichte van de door het aanwijzingsbesluit 1999 ingeperkte bestaande rechten had kunnen leiden tot significant negatieve gevolgen voor de Vogelrichtlijngebieden (met als Europese referentiedatum: 10 juni 1994). Wanneer dergelijke gevolgen destijds niet op voorhand konden worden uitgesloten, had een passende beoordeling moeten worden opgesteld en door Lelystad Airport een vergunning moeten worden aangevraagd.

Gelet op de bovenstaande overwegingen constateer ik dat er een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor Lelystad Airport, omdat het project sinds de Europese referentiedatum is gewijzigd. Het project is sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet. Daarmee is een vergunning nodig en zolang deze niet is aangevraagd, is sprake van overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

⁶ Met dit aanwijzingsbesluit werd een nieuwe geluidszone vastgesteld met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 60 Ke vastgesteld.

⁷ Stcrt. 2009, 16623; op 16 oktober 2010 in werking getreden.

⁸ Stb. 2015, 130.

Ik heb Lelystad Airport gevraagd om de hierboven genoemde verschilberekening uiterlijk vóór 1 oktober 2020 aan te leveren. Daarbij heeft meegewogen dat Lelystad Airport aanzienlijke bestaande rechten heeft en dat de huidige emissie (en de daardoor veroorzaakte depositie) mogelijk onder de bestaand recht-depositie kan uitkomen. In de hierboven genoemde brief van De Brauw Blackstone Westbroek van 13 maart 2020 wordt daarover gesteld: *"(2.5) Uit de hiervoor genoemde NLR-rapportage uit 2014 blijkt dat de emissies van vliegverkeer en platform gerelateerde bronnen bij het feitelijke gebruik van de luchthaven Lelystad in 2012 leidde tot 7,2 ton NO_x emissies, bij 114.521 vliegtuigbewegingen. Het feitelijk gebruik in 2019 is zelfs iets minder dan in 2012, bij een aantal van ca. 98.000 vliegtuigbewegingen. Daarmee blijft de omvang van de feitelijke NO_x emissies zeer ruim binnen de hiervoor bepaalde situatie op grond van het Aanwijzingsbesluit 1999."*

Besluit

Er geldt een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor het huidig gebruik van Lelystad Airport. In afwachting daarvan vind ik het onredelijk om feitelijk te handhaven. Ik heb daarom het handhavingsverzoek afgewezen. Zodra op basis van de door Lelystad Airport aan te leveren verschilberekening en vergunningaanvraag zicht bestaat op legalisatie van de huidige vliegtuigbewegingen, zal ik een nieuwe afweging maken over handhaving en wordt een nieuw handhavingsbesluit genomen.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan MOB en aan belanghebbende partijen, te weten de N.V. Luchthaven Lelystad via haar gemachtigde De Brauw Blackstone Westbroek Advocaten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken

Postbus 40219
8004 DE Zwolle

DGNVLG-NV / 20001056

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Maastricht Aachen Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Maastricht Aachen Airport. U geeft aan dat Maastricht Aachen Airport geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Maastricht Aachen Airport per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de betrokken luchthaven.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10.
mijnInv.nl
2e

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20003878

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept

2019

Bijlage(n)

1

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Algemene wet bestuursrecht (Awb) in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsverzoek.

Verder zijn Maastricht Aachen Airport en IenW door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de betrokken luchthaven (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236922) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om zienswijzen. Ik heb daarin concreet gevraagd om gegevens waaruit kan blijken of al toestemming bestond voor de luchthaven voor de Europese referentiedatum en in hoeverre nadien wijzigingen zijn opgetreden.

Deze heb ik op 4 december 2019 van IenW ontvangen. Van de luchthaven heb ik geen zienswijze ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijze verwijs ik naar de bijlage.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven Maastricht Aachen Airport aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004.

Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedata)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? In dat geval is sprake van bestaande rechten en geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn om een passende beoordeling te maken.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Zo ja, dan geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn. Zo niet, dan is vanaf de wijziging in beginsel een passende beoordeling nodig voor het project.
5. Ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb is de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, Wnb niet van toepassing, wanneer sprake is van een project waarvoor een toestemmingsbesluit in overeenstemming met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is genomen na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009.

Mocht uit bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe zal een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

DGNVLG-NV / 20003878

Vliegtuigbewegingen van en naar Maastricht Aachen Airport kunnen leiden tot stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de luchthaven en alles wat daarmee onlosmakelijk is verbonden, kan leiden tot significante gevolgen voor in ieder geval de Natura 2000-gebieden die zijn overbelast met stikstof.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

De Europese referentiedatum voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum voor Habitatrichtlijngebieden is de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn. Dat is 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Conclusie

De nabij de luchthaven gelegen Natura 2000-gebieden zijn enkel aangewezen op grond van de Habitatrichtlijn. De Europese referentiedatum is 7 december 2004.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Het eerste aanwijzingsbesluit dateert van 26 oktober 1971.

Het aanwijzingsbesluit van 26 oktober 1971 is met het aanwijzingsbesluit van 25 oktober 1994 ingetrokken. In het Besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 1994 is de basis gelegd voor de aanleg van de oost-westbaan op het luchtvaartterrein Maastricht.

Conclusie

Er is sprake van bestaande rechten. Er was immers toestemming naar nationaal recht verleend voor de luchthaven voordat artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn is gaan gelden voor de betrokken gebieden op 7 december 2004.

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Het genoemde Aanwijzingsbesluit van 1994 is op 27 december 2004 vervangen door het besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht. Het houdt een verandering in van het vliegverkeer, er zal meer gevlogen worden met zwaardere toestellen en minder met kleine toestellen om groei van het passagiersvervoer mogelijk te maken. De inrichting van de luchthaven en de geluidscontour zijn daar op aangepast.

Conclusie

Derhalve is sprake van een wijziging van het project na de Europese referentiedatum.

Ad 5 Is er toestemming verleend in overeenstemming met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009?

Ter voorbereiding van Aanwijzingsbesluit in 2004 is een milieueffectrapport opgesteld (MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, Royal Haskoning, 2004).

In het natuurrapport bij het MER voor het Aanwijzingsbesluit zijn de speciale beschermingszones in het kader van Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn in de beoordeling meegenomen. De conclusie uit dit rapport is dat er geen significante effecten als gevolg door verstoring zullen optreden.

Tegen dit besluit zijn bezwaarschriften ingediend. Er is op 24 augustus 2006 een beslissing op bezwaar genomen, waarbij het natuurrapport is geactualiseerd. In dit rapport is geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof en verstoring geen significante effecten te verwachten zijn.

Tegen deze beslissing is beroep aangetekend en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 13 februari 2006 (ECLI:NL:RVS:2012:BW95601) het beroep gegrond verklaard en beslissing vernietigd.

Naar aanleiding hiervan is op 27 oktober 2011 een tweede beslissing op bezwaar genomen. Onder andere heeft een verkleining van de 35 Ke-zone en aanpassing van de bijbehorende geluidscontour plaatsgevonden. In het geactualiseerde natuurrapport wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof en verstoring van geluid geen significante effecten te verwachten zijn. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 27 juni 2012 (201113128/1/R1) uitspraak gedaan naar aanleiding van de ingediende beroepschriften. De beroepen zijn daarmee ongegrond verklaard. Het Aanwijzingsbesluit is hiermee onherroepelijk geworden.

Op 31 december 2013 is dit Aanwijzingsbesluit zonder wijzigingen vervangen door de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

Op basis van de mij ter beschikking staande gegevens stel ik vast dat het huidige gebruik van Maastricht Aachen Airport past binnen de mogelijkheden die in het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling zijn toegestaan.

Conclusie

DGNVLG-NV / 20003878

Op basis van het voorgaande stel ik vast dat na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009 toestemming is verleend voor de huidige exploitatie van de luchthaven overeenkomstig artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn, zodat ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb niet alsnog een vergunning voor de luchthaven is vereist op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb. Er is dan ook geen sprake van een overtreding.

Besluit

Gelet op de bovenstaande overwegingen wijs ik uw verzoek af om op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb handhavend op te treden tegen de huidige activiteiten van Maastricht Aachen Airport.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

1. Zienswijze IenW

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan MOB en aan belanghebbende partijen, te weten Maastricht Aachen Airport en IenW.

DGNVLG-NV / 20003878

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10.
2 e mijnInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 20003878

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept

2019

Bijlage(n)

1

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Maastricht Aachen Airport

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Maastricht Aachen Airport. U geeft aan dat Maastricht Aachen Airport geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Maastricht Aachen Airport per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de betrokken luchthaven.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Algemene wet bestuursrecht (Awb) in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsverzoek.

Verder zijn Maastricht Aachen Airport en IenW door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de betrokken luchthaven (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236922) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om zienswijzen. Ik heb daarin concreet gevraagd om gegevens waaruit kan blijken of al toestemming bestond voor de luchthaven voor de Europese referentiedatum en in hoeverre nadien wijzigingen zijn opgetreden.

Deze heb ik op 4 december 2019 van IenW ontvangen. Van de luchthaven heb ik geen zienswijze ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijze verwijs ik naar de bijlage.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven Maastricht Aachen Airport aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004.

Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedata)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? In dat geval is sprake van bestaande rechten en geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn om een passende beoordeling te maken.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Zo ja, dan geldt een vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn. Zo niet, dan is vanaf de wijziging in beginsel een passende beoordeling nodig voor het project.
5. Ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb is de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, Wnb niet van toepassing, wanneer sprake is van een project waarvoor een toestemmingsbesluit in overeenstemming met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is genomen na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009.

Mocht uit bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe zal een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

DGNVLG-NV / 20003878

Vliegtuigbewegingen van en naar Maastricht Aachen Airport kunnen leiden tot stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de luchthaven en alles wat daarmee onlosmakelijk is verbonden, kan leiden tot significante gevolgen voor in ieder geval de Natura 2000-gebieden die zijn overbelast met stikstof.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

De Europese referentiedatum voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum voor Habitatrichtlijngebieden is de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn. Dat is 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Conclusie

De nabij de luchthaven gelegen Natura 2000-gebieden zijn enkel aangewezen op grond van de Habitatrichtlijn. De Europese referentiedatum is 7 december 2004.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Het eerste aanwijzingsbesluit dateert van 26 oktober 1971.

Het aanwijzingsbesluit van 26 oktober 1971 is met het aanwijzingsbesluit van 25 oktober 1994 ingetrokken. In het Besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 1994 is de basis gelegd voor de aanleg van de oost-westbaan op het luchtvaartterrein Maastricht.

Conclusie

Er is sprake van bestaande rechten. Er was immers toestemming naar nationaal recht verleend voor de luchthaven voordat artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn is gaan gelden voor de betrokken gebieden op 7 december 2004.

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

Het genoemde Aanwijzingsbesluit van 1994 is op 27 december 2004 vervangen door het besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht. Het houdt een verandering in van het vliegverkeer, er zal meer gevlogen worden met zwaardere toestellen en minder met kleine toestellen om groei van het passagiersvervoer mogelijk te maken. De inrichting van de luchthaven en de geluidscontour zijn daar op aangepast.

Conclusie

Derhalve is sprake van een wijziging van het project na de Europese referentiedatum.

Ad 5 Is er toestemming verleend in overeenstemming met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009?

Ter voorbereiding van Aanwijzingsbesluit in 2004 is een milieueffectrapport opgesteld (MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, Royal Haskoning, 2004).

In het natuurrapport bij het MER voor het Aanwijzingsbesluit zijn de speciale beschermingszones in het kader van Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn in de beoordeling meegenomen. De conclusie uit dit rapport is dat er geen significante effecten als gevolg door verstoring zullen optreden.

Tegen dit besluit zijn bezwaarschriften ingediend. Er is op 24 augustus 2006 een beslissing op bezwaar genomen, waarbij het natuurrapport is geactualiseerd. In dit rapport is geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof en verstoring geen significante effecten te verwachten zijn.

Tegen deze beslissing is beroep aangetekend en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 13 februari 2006 (ECLI:NL:RVS:2012:BW95601) het beroep gegrond verklaard en beslissing vernietigd.

Naar aanleiding hiervan is op 27 oktober 2011 een tweede beslissing op bezwaar genomen. Onder andere heeft een verkleining van de 35 Ke-zone en aanpassing van de bijbehorende geluidscontour plaatsgevonden. In het geactualiseerde natuurrapport wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof en verstoring van geluid geen significante effecten te verwachten zijn. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 27 juni 2012 (201113128/1/R1) uitspraak gedaan naar aanleiding van de ingediende beroepschriften. De beroepen zijn daarmee ongegrond verklaard. Het Aanwijzingsbesluit is hiermee onherroepelijk geworden.

Op 31 december 2013 is dit Aanwijzingsbesluit zonder wijzigingen vervangen door de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht.

Op basis van de mij ter beschikking staande gegevens stel ik vast dat het huidige gebruik van Maastricht Aachen Airport past binnen de mogelijkheden die in het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling zijn toegestaan.

Conclusie

DGNVLG-NV / 20003878

Op basis van het voorgaande stel ik vast dat na de Europese referentiedatum en voor 1 februari 2009 toestemming is verleend voor de huidige exploitatie van de luchthaven overeenkomstig artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn, zodat ingevolge artikel 9.4, achtste lid, Wnb niet alsnog een vergunning voor de luchthaven is vereist op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb. Er is dan ook geen sprake van een overtreding.

Besluit

Gelet op de bovenstaande overwegingen wijs ik uw verzoek af om op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb handhavend op te treden tegen de huidige activiteiten van Maastricht Aachen Airport.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

1. Zienswijze IenW

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan MOB en aan belanghebbende partijen, te weten Maastricht Aachen Airport en IenW.

DGNVLG-NV / 20003878

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Coöperatie Mobilisation for Environment

T.a.v. 10.2.e

10.2.e

10.2.e

Datum

Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Groningen Airport Eelde

Besluit

Geachte 10.2.e,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Groningen Airport Eelde. U geeft aan dat Groningen Airport Eelde geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, van de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Groningen Airport Eelde per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken luchthaven.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6011 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10.

10.2.e @minlnv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG-NV / 19318153

Uw kenmerk

SchipholVerzoekVliegveldenSept

2019

Bijlage(n)

2

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb, dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

DGNVLG-NV / 19318153

Verder zijn Groningen Airport Eelde en IenW door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de betrokken luchthaven (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236938) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om zienswijzen.

Deze heb ik op 30 oktober 2019 van de luchthaven en op 4 december 2019 van IenW ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven Groningen Airport Eelde aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder wordt opgemerkt dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

De provincie Groningen heeft bij besluit van 2 december 2009 (briefnummer: 2009-53.209/49/A.13, LGW) op grond van artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 vergunning verleend aan Groningen Airport Eelde. De vergunning omvat zowel de op dat moment bestaande vliegbewegingen en de extra vliegbewegingen als gevolg van de baanverlenging.

Deze vergunning is inmiddels onherroepelijk.

Op 1 januari 2017 is de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen door de Wet natuurbescherming. In artikel 9.4 van de Wet natuurbescherming staat het volgende:

- 1 Vergunningen als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 gelden als vergunningen als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid.
- 2 Voorschriften, verbonden aan vergunningen als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998, gelden als voorschriften als bedoeld in artikel 5.3, eerste lid.

Op grond van dit overgangsrecht geldt de vergunning van 2 december 2009 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 als een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

De luchthaven beschikt voor haar huidige activiteiten over een geldige vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming.

Besluit

Gelet op de bovenstaande overwegingen wijs ik uw verzoek af om op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb handhavend op te treden tegen de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

DGNVLG-NV / 19318153

10.2.e

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen

1. Zienswijze IenW
2. Zienswijze Groningen Airport Eelde

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit ook toegezonden aan andere belanghebbende partijen, te weten Groningen Airport Eelde, IenW en Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE).

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Datum

Betreft Handhavingsbesluiten Wet natuurbescherming nationale luchthavens

Geachte Voorzitter,

Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg stikstofproblematiek van 18 december 2019 informeer ik uw Kamer over de recent door mij genomen handhavingsbesluiten op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) over de nationale luchthavens. In de tweede helft van vorig jaar is bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een aantal handhavingsverzoeken ingediend. Deze verzoeken richten zich op het ontbreken van Wnb-vergunningen vanwege de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van aan deze luchthavens gerelateerde activiteiten. De besluiten stuur ik uw Kamer bijgaand toe.

Ik realiseer me dat de afgelopen weken is gebleken dat de luchtvaartsector zeer kwetsbaar is door de coronacrisis. Dit laat echter onverlet dat ik over de handhavingsverzoeken dien te besluiten op grond van het geldend recht.

Handhavingsverzoeken

In september 2019 heeft Coöperatie Mobilisation for the Environment (MOB) verzocht om alle activiteiten die in strijd met een geldige Wnb-vergunning worden uitgevoerd door Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Lelystad Airport en Eindhoven Airport te beëindigen. Van MOB is die maand eenzelfde verzoek ontvangen over Schiphol Airport. In oktober 2019 heeft Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) een vergelijkbaar verzoek gedaan over Groningen Airport Eelde. De beslistermijn voor het nemen van deze besluiten is, gezien de complexe behandeling van de verzoeken, 1 april 2020.

Eerder, in juli 2019 heeft de Stichting Red de Veluwe een handhavingsverzoek over Lelystad Airport ingediend. Daarover heb ik op 17 december 2019 een besluit genomen. Over Schiphol Airport is in november 2019 door Greenpeace Nederland een handhavingsverzoek ingediend, waarover ik vóór 1 juni 2020 zal besluiten.

Aan de belanghebbende luchthavens en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) zijn ter voorbereiding op de besluiten zienswijzen gevraagd.

Juridisch toetsingskader

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

10.2.e

T 070 378 10.

2 e @minlnv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG / 20074616

Uw kenmerk

Bijlage(n)

6

Het juridisch toetsingskader voor de beoordeling van de handhavingsverzoeken wordt bepaald door de Wnb, de Algemene wet bestuursrecht en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling).

Een luchthaven is een project in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. De aan een luchthaven gerelateerde activiteiten kunnen door een toename van stikstofdepositie significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden hebben.

Vervolgens is nagegaan op welke data de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum). De Europese referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op zijn vroegst 10 juni 1994 en voor Habitatrichtlijngebieden op zijn vroegst 7 december 2004.

Als op de Europese referentiedatum naar nationaal recht reeds toestemming was verleend voor het project is sprake van bestaande rechten en geldt een vrijstelling van de vergunningplicht uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn..

Daaropvolgend is nagegaan of het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd is voortgezet. Daarvan is geen sprake als de toestemming na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt. Als dit zo is, dan geldt de bijbehorende lagere depositie als bestaand recht en als referentiesituatie.

Wanneer de depositie gekoppeld aan de luchthaven binnen het (beperkt) bestaand recht blijft, is er geen sprake van een overtreding.

Wanneer de depositie gekoppeld aan de luchthaven niet binnen het (beperkt) bestaand recht blijft, en daarvoor geen Wnb-vergunning, of andere toestemming overeenkomstig artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn als bedoeld in artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb is verleend, is er in beginsel aanleiding om te handhaven, tenzij sprake is van een concreet zicht op legalisatie of handhaving onevenredig zou zijn.

Handhavingsbesluiten

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport heeft bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit als luchthaventerrein van 1987. Na de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project gewijzigd, voor het laatst met een Luchthavenbesluit (2014). Dit besluit betreft een uitbreiding en heeft de voorgenomen ontwikkeling van het commercieel burgerluchtvaartverkeer mogelijk gemaakt. Eindhoven Airport draagt door de vliegtuigbewegingen bij aan de stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden, en is sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet. Daarmee is een vergunning nodig en zolang deze niet is aangevraagd, is sprake van overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Concreet zicht op legalisatie is er niet op dit moment, omdat nog geen vergunningaanvraag is ingediend. Om te kunnen beoordelen of sprake kan zijn van een gelijkblijvende of kleinere stikstofdepositie door bijvoorbeeld het gebruik van emissiearmere motoren heb ik Eindhoven Airport gevraagd om vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening als onderdeel van een vergunningaanvraag aan te

leveren. Daarbij dient de aanvraag ook een beoordeling van andere effecten dan die van stikstofdepositie te omvatten.

Ons kenmerk
DGNVLG / 20074616

Ik vind het onevenredig om in afwachting daarvan feitelijk te handhaven, omdat Eindhoven Airport recht kan doen gelden op aanzienlijke bestaande rechten van vóór de Europese referentiedatum. Verder vind ik handhavend optreden onevenredig in verhouding tot het belang van Eindhoven Airport vanwege de dit gebruiksjaar geldende internationale verplichtingen in de vorm van slots op grond van de Europese Slotverordening (Verordening (EG) nr. 793/2004). Ik heb daarom op PM het handhavingsverzoek afgewezen. Zodra op basis van een door Eindhoven Airport aan te leveren vergunningaanvraag zicht bestaat op legalisatie van de huidige vliegtuigbewegingen zal ik een nieuwe afweging maken over handhaving en wordt een nieuw handhavingsbesluit genomen.

Groningen Airport Eelde

Het handhavingsverzoek is op PM afgewezen, omdat Groningen Airport Eelde over een onherroepelijke Wnb-vergunning beschikt van de provincie Groningen (2 december 2009) beschikt. Vóór 2010 viel de vergunningverlening voor deze luchthaven niet onder de bevoegdheid van LNV, maar onder die van de provincie. De vergunning omvat zowel de op dat moment bestaande vliegtuigbewegingen als de extra vliegtuigbewegingen als gevolg van de baanverlenging.

Lelystad Airport

Over het ontbreken van een Wnb-vergunning voor Lelystad Airport zijn vorig jaar twee handhavingsverzoeken bij LNV ingediend.

Het eerste verzoek van Stichting Red de Veluwe heeft betrekking op de uitbreiding van Lelystad Airport. Het betreft zowel wijzigingen van het grondgebonden gebruik als de toekomstige uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen met groot luchtverkeer tot maximaal 45.000. In het handhavingsbesluit van 17 december 2019 is het verzoek om onmiddellijke handhaving voor grondgebonden activiteiten afgewezen, omdat deze inmiddels zijn gerealiseerd. Het verzoek om preventieve handhaving is afgewezen, omdat de luchthaven nog niet is opengesteld voor groot luchtverkeer en er geen acute dreiging van overtreding van de verbodsbepaling van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is. Voor de stikstofdepositie die zal ontstaan na openstelling voor groot luchtverkeer dient Lelystad Airport een Wnb-vergunning aan te vragen.

Het handhavingsverzoek van MOB heeft betrekking op de huidige kleine luchtvaart op Lelystad Airport.

Lelystad Airport heeft bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit uit 1991. Na de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project publiekrechtelijk beperkt met een wijziging van het aanwijzingsbesluit in 1999, waarin de grenswaarde van de geluidszone van 50 naar 47 bkl werd verlaagd. Daarmee is geen sprake van een ongewijzigde voortzetting van het project sinds 10 juni 1994. Het gewijzigd aanwijzingsbesluit van 2001 betreft een uitbreiding: de luchthaven werd opengesteld voor openbare burgerluchtvaart en er werd een nieuwe geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 60 Ke vastgesteld. De huidige vliegtuigbewegingen door de kleine luchtvaart op Lelystad Airport dragen bij aan de stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden. Het project is

sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet. Daarmee is een vergunning nodig en zolang deze niet is aangevraagd, is sprake van overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Ik heb Lelystad Airport gevraagd om vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening aan te leveren over de depositie van het maximale aantal vliegtuigbewegingen door de kleine luchtvaart dat mogelijk was met het aanwijzingsbesluit van 1999, rekening houdend met de geluidcontour van 47 bkl op basis van de emissiecijfers van destijds, en de depositie van de huidige feitelijke situatie, met de emissiecijfers van nu. Deze verschilberekening zal ook worden betrokken bij de Wnb-vergunning, die nodig is voor de openstelling van de luchthaven voor groot handelsverkeer.

In afwachting daarvan vind ik het onredelijk om feitelijk te handhaven, omdat Lelystad Airport aanzienlijke bestaande rechten heeft. Ik heb daarom het handhavingsverzoek afgewezen. Zodra op basis van de door Lelystad Airport aan te leveren verschilberekening en vergunningaanvraag zicht bestaat op legalisatie van de huidige vliegtuigbewegingen, zal ik een nieuwe afweging maken over handhaving en wordt een nieuw handhavingsbesluit genomen.

Maastricht Aachen Airport

Maastricht Aachen Airport heeft bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit uit 1994. Deze toestemming is in 2004 vervangen door een gewijzigd aanwijzingsbesluit, dat direct is getoetst aan artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Dit aanwijzingsbesluit is met een uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2006 onherroepelijk geworden. Omdat dit besluit na de Europese referentiedatum, maar vóór 1 februari 2009 is genomen, is de overgangsrechtelijke bepaling van artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb van toepassing. Het huidig gebruik past daarbinnen. Er is daarom geen sprake van een overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Op die grond is het verzoek bij besluit van PM afgewezen.

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport heeft bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit uit 1964. Na de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project gewijzigd met onder meer uitbreidingen in 2004 en 2010. In 2010 is het aanwijzingsbesluit opnieuw gewijzigd door een verruiming van de 35 Ke-zone voor de afwikkeling van extra overheidsvluchten als gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg. Hiervoor had een Wnb-vergunning moeten worden aangevraagd.

Rotterdam The Hague Airport draagt door de vliegtuigbewegingen bij aan stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden, en is sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet. Daarmee is een Wnb-vergunning nodig en zolang deze niet is aangevraagd, is sprake van overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Concreet zicht op legalisatie is er niet op dit moment, omdat nog geen aanvraag is ingediend. Om te kunnen beoordelen of met het huidig aantal vliegtuigbewegingen er ook na de wijzigingen sprake kan zijn van een gelijkblijvende of kleinere

stikstofdepositie door bijvoorbeeld emissiearmere motoren, heb ik Rotterdam The Hague Airport gevraagd om vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening aan te leveren als onderdeel van een vergunningaanvraag. Andere effecten dan die van stikstofdepositie dienen ook in de aanvraag te worden betrokken.

Ik vind het onevenredig om in afwachting daarvan feitelijk handhavend op te treden, omdat Rotterdam The Hague Airport recht kan doen gelden op aanzienlijke bestaande rechten van vóór de Europese referentiedatum. Ook voor Rotterdam The Hague Airport gelden internationale verplichtingen in de vorm van slots. Deze omstandigheid maakt feitelijke handhaving op dit moment ook onevenredig.

Ik heb daarom op PM het handhavingsverzoek afgewezen. Zodra op basis van de door Rotterdam The Hague Airport aan te leveren verschilberekening en vergunningaanvraag zicht bestaat op legalisering van de huidige vliegbewegingen, zal ik een nieuwe afweging maken over handhaving en wordt een nieuw handhavingsbesluit genomen.

Schiphol Airport

Schiphol Airport heeft onbeperkte bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit van 1962 en het besluit van 1965 over de uitbreiding van de luchthaven. Aan deze toestemmingen waren op de Europese referentiedatum (10 juni 1994) geen beperkingen verbonden.

Bestaande rechten op de Europese referentiedatum mogen daarna in beginsel zonder vergunning worden uitgevoerd zolang er sprake is van ongewijzigde voortzetting. Dat is bij Schiphol Airport niet het geval. Schiphol Airport heeft in de loop van de tijd een aantal keren het gebruik gewijzigd door bijvoorbeeld de aanleg van een vijfde start- en landingsbaan en een ander gebruik van de start- en landingsbanen. Ook in wet- en regelgeving zijn er voorwaarden en beperkingen gesteld aan de manier waarop Schiphol Airport kon en mocht fungeren. Met de inwerkingtreding van de PKB Schiphol en Omgeving ontstond een eerste publiekrechtelijke beperking (februari 1995). Daarin werd voor het eerst een geluidscontour van 35 Ke opgenomen met een maximaal aantal toegestane woningen en geluidgehinderden in dit gebied rondom de luchthaven. Met de inwerkingtreding in 2003 en 2004 van Luchthavenverkeersbesluiten (LVB) ontstonden geen wijzigingen of beperkingen.

Met het LVB van 2008 werd wel een nieuwe beperking van kracht. Naast de voortzetting van het beleid binnen de 35 Ke geluidscontour die in geografische zin sindsdien werd bepaald met de nieuwe geluidsmaat 58 db(A) Ldn, werd nu ook het advies van de Commissie Alders overgenomen met de beperking dat op Schiphol Airport maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen zouden worden uitgevoerd. Het LVB uit 2008 is het laatste besluit waar een verdere publiekrechtelijke beperking uit voortvloeit.

Door de wijzigingen kan Schiphol Airport geen beroep doen op bestaande rechten zoals die golden op de Europese referentiedatum. Wel is er een bestaand recht van 480.000 vliegtuigbewegingen vanaf de inwerkingtreding van het LVB uit 2008. Concreet betekent dit dat het bestaand recht een stikstofdepositie betreft

die gepaard gaat met het aantal vliegtuigbewegingen in de situatie met een inperking naar 480.000 vliegtuigbewegingen zoals die met het LVB mogelijk zijn gemaakt. Vanaf 2017 zijn er meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd. Daarvoor moet Schiphol Airport beschikken over een Wnb-vergunning en zolang deze niet is verleend, is sprake van overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Concreet zicht op legalisatie is er niet op dit moment, omdat nog geen aanvraag is ingediend. Om te kunnen beoordelen of met het huidige aantal vliegtuigbewegingen er ook na de wijzigingen sprake kan zijn van een gelijkblijvende of kleinere stikstofdepositie door bijvoorbeeld emissiearmere motoren, heb ik Schiphol Airport gevraagd om vóór 1 oktober 2020 een verschilberekening aan te leveren als onderdeel van een vergunningaanvraag. Uit de verschilberekening moet onder meer blijken of de stikstofdepositie voortvloeiend uit het aantal aan te vragen vliegtuigbewegingen kleiner of gelijk is dan vastgelegd met het LVB in 2008. Los van de verschilberekening voor stikstofdepositie dienen ook mogelijke andere effecten te worden beoordeeld.

Ik vind het onevenredig om in afwachting daarvan nu feitelijk handhavend op te treden, omdat Schiphol Airport aanzienlijke bestaande rechten heeft. Ook voor Schiphol Airport gelden internationale verplichtingen in de vorm van slots. Deze omstandigheid maakt feitelijke handhaving op dit moment ook onevenredig.

Ik heb daarom het handhavingsverzoek bij besluit van PM afgewezen. Zodra op basis van de Schiphol Airport aan te leveren verschilberekening en vergunningaanvraag zicht bestaat op legalisatie van de huidige vliegtuigbewegingen, zal ik een nieuwe afweging maken over handhaving en wordt een nieuw handhavingsbesluit genomen.

Tot slot

Door het grotendeels stilvallen van het vliegverkeer als gevolg van de coronacrisis zal het feitelijk aantal vliegtuigbewegingen in 2020 hoogstwaarschijnlijk niet boven de bestaande rechten uitkomen.

Ik ga er vanuit dat de luchthavens die het betreft tot goed onderbouwde vergunningaanvragen zullen komen.

Carola Schouten
Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: slots? [BR-M.FID2083984]
Datum: dinsdag 24 maart 2020 10:56:30
Bijlagen: [20190217 Zienswijze handhavingsverzoek Greenpeace_def.PDF](#)

Beste 10.2. .

Voor de goede orde: de slotregelgeving blijft vooralsnog gewoon gelden, wat nu versoepeld wordt is de zogeheten 80/20-regel, ofwel de regel dat je bepaalde frequentie moet vliegen om historische rechten voor komende seizoen te behouden

Zie de volgende berichten van ACNL (slotcoördinator) en de EC:

- Over tijdelijke vrijstelling: <https://slotcoordination.nl/covid-19-updated-information-to-operators/> (en verdere updates: <https://slotcoordination.nl/news/>)
- Over voorstel regelgeving langere termijn:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_20_431

Nog even iets anders: ik zou je nog graag willen wijzen op een oudere uitspraak van de Afdeling uit 2017 in het kader van een handhavingsverzoek gericht tot een besluit van ILT om niet tot handhaving ivm de geluidsgrenswaarden over te gaan. Het gaat om de volgende uitspraak ([link](#), zaaknummer 201705158/1/A3). In de uitspraak komt m.i. goed het systeem van het LVB 2004 ten aanzien van de gelijkwaardigheid als de bepalende factor voor de milieuruimte aan de orde. Overigens voor de volledigheid: wij stuiten op de uitspraak nav een herzieningsverzoek daarvan door een van de verzoekers, dat nu aanhangig is bij de Afdeling. Tot slot: ik begreep eerder dat jij de zienswijze op het handhavingsverzoek van Greenpeace nog niet had. Deze zend ik je ter info alsnog toe.

Groet, 10.2.e

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Partner | Lawyer (advocaat)

T +31 20 577 1339 | M +31 6 10.2.e | F +31 20 577 1775

E 10.2.e @debrauw.com | www.debrauw.com

PO Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | Shanghai | Singapore

From: 10.2.e

Sent: maandag 23 maart 2020 16:28

To: 10.2.e

Cc: 10.2.e

Subject: slots?

Beste 10.2.e

Ik dacht dat jij me vorige week vertelde dat de *slots* voor de luchthavens ogv de verordening zijn opgeschort?

Kun je me daar iets meer info over geven? Is dat gebeurd bij een beschikking van de EC oid? Dan kunnen we die info toevoegen aan het dossier.

Vast veel dank!

Hartelijke groet,

10.2.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information. If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.
De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.
The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.
A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

PER AANGETEKENDE POST

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail: 10.2.e @minlnv.nl

Datum 17 februari 2020

Uw ref. DGNVLG / 19310487

Onze ref. 10.2.e

mr. 10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e 1
E 10.2.e
T + 31 20 10.2.e 10.2.
T + 31 20 577 13 43 (secretaresse)
F + 31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek Greenpeace | Zienswijze Schiphol Airport

Excellentie,

Op 18 december 2019 heeft u Royal Schiphol Group N.V. ("**Schiphol Airport**") geïnformeerd over een tot u gericht handhavingsverzoek van Stichting Greenpeace ("**Greenpeace**"). U heeft Schiphol Airport in de gelegenheid gesteld uiterlijk op 17 februari 2020 een zienswijze te geven op het handhavingsverzoek. Schiphol Airport maakt hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Het handhavingsverzoek strekt tot het beëindigen van activiteiten die door Schiphol Airport worden verricht en die volgens Greenpeace momenteel in strijd zouden zijn met de Wet natuurbescherming. Ook verzoekt Greenpeace om te beslissen dat de door Schiphol Airport (vermeend) veroorzaakte schade aan de natuur hersteld zou moeten worden op grond van de artikelen 17.10 lid 3, 17.12 lid 4, 17.13 en 17.15 van de Wet milieubeheer.

Schiphol Airport verzoekt u het verzoek van Greenpeace op beide punten af te wijzen. Voor de afhandeling van het luchtverkeer op de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol is reeds vóór de toepasselijke referentiedata toestemming verleend via algemene regels en daarmee is deze activiteit dus toegestaan. Daarnaast is, wegens de vóór 1 februari 2009 gedane natuurtoetsen ten behoeve van de toestemming, het overgangsrecht van de Wet natuurbescherming van toepassing. Van een vergunningplicht – of van een overtreding van de Wet natuurbescherming – is geen sprake. Zelfs als dat anders zou zijn, geldt dat handhaving niet aan de orde is vanwege concreet zicht op legalisatie: er

wordt zekerheidshalve een vergunningaanvraag ingediend en het is aannemelijk dat deze kan worden verleend. Ook is handhaving onevenredig. De gevolgen daarvan zijn dermate verstrekkend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen.

Ook het verzoek tot schadeherstel moet worden afgewezen. Schiphol Airport merkt op dat zij op zichzelf niet onwelwillend staan tegen maatregelen om de natuur te bevorderen. Van door Schiphol Airport veroorzaakte schade aan de natuur als door Greenpeace bedoeld is geen sprake en er bestaat geen plicht voor Schiphol Airport tot natuurherstel. Een schending van de Wet milieubeheer is hier, anders dan Greenpeace doet voorkomen, niet aan de orde. Schiphol Airport licht een en ander hierna nader toe.

1 REGULERINGSKADER LUCHTHAVEN

- 1.1 Schiphol Airport is de exploitant van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol¹ (de "**Luchthaven**").
- 1.2 Sinds begin vorige eeuw wordt de Luchthaven gebruikt voor luchtvaart. De Luchthaven is de grootste luchthaven van Nederland en een van de grootste in Europa. Naast commercieel en zakelijk verkeer vervult de luchthaven ook een functie voor maatschappelijk vliegverkeer, zoals verkeer van toezicht, handhaving, hulpverlening en overheden.
- 1.3 In december 1995 is door de minister van Verkeer en Waterstaat en met instemming van het parlement de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving vastgesteld² en in 1996 het Aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet.³ Hierin is geen maximum van het aantal vliegtuigbewegingen opgenomen; wel is een geluidcontour met betrekking tot een geluidbelasting van 35 Kosteneenheden (Ke) toegevoegd. Nadien hebben wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit plaatsgevonden waarbij de geluidzone niet is gewijzigd.
- 1.4 In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving is ook vastgelegd dat het vier banenstelsel van Schiphol wordt uitgebreid met een vijfde starten landingsbaan, die uiterlijk in 2003 operationeel diende te zijn.⁴ Om dat proces te faciliteren en versnellen is de Wet procedures vijfde baan Schiphol⁵ tot stand gekomen. De vijfde baan, de Polderbaan, is in 2003 in gebruik genomen.

¹ IATA: AMS; ICAO: EHAM.

² PKB deel 4, *Kamerstukken II*, 1994-1995, 23 552.

³ Aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol, 31 oktober 1996.

⁴ PKB deel 4, p. 12.

⁵ *Kamerstukken II*, 1997-1998, 25 863.

- 1.5 Op 26 november 2002 – in werking getreden op 20 februari 2003 – is, conform de Wet luchtvaart, voor het eerst een luchthavenverkeersbesluit ("LVB") vastgesteld.⁶ Het LVB stelt geen maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen.
- 1.6 Het LVB kent als instrument van normstelling en handhaving onder andere grenswaarden voor externe veiligheid, voor de uitstoot van stoffen die lokaal luchtverontreiniging veroorzaken (waaronder stikstofoxiden) en voor de geluidbelasting in handhavingpunten rondom de luchthaven. Voor het vaststellen van deze grenswaarden in het eerste LVB uit 2003 dienden de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria als uitgangspunt. De wettelijk vastgelegde eis voor gelijkwaardigheid bepaalt dat, mochten regels en grenswaarden uit het eerste besluit worden gewijzigd, een volgend luchthavenverkeerbesluit de omgeving opnieuw een bescherming moet bieden die per saldo gelijkwaardig is aan, of beter is dan, de bescherming die geboden wordt door het eerste besluit. Destijds is bewust niet gekozen voor het vastleggen van een (maximum) aantal vliegtuigbewegingen, maar voor het bepalen van milieugebruiksruimte voor Schiphol op basis van de gelijkwaardigheidscriteria. Schiphol heeft daarmee een vaste milieuruimte en deze ruimte wordt niet groter bij een toename van het luchtverkeer. Ruimte voor verdere ontwikkeling ontstaat als de vliegtuigen door ontwikkeling van de techniek stiller, veiliger en schoner worden. Het is deze milieugebruiksruimte die op grond van het LVB "vergund" is aan Schiphol Airport.

Op dit punt zou een vergelijking kunnen worden gemaakt met Tracébesluiten ("TB") die op grond van de Tracéwet worden genomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor bijvoorbeeld rijkswegen en vaarwegen. Ook daarbij worden in een MER en/of passende beoordeling effecten bepaald op basis van scenario's en aannames over de toekomstige ontwikkeling van het weg- of vaarverkeer, emissiefactoren e.d., waarna via het TB toestemming wordt verleend voor het aanleggen en gebruiken van de (vaar)weg. Er wordt met het TB geen toestemming verleend voor een bepaald aantal voertuigen of schepen.

- 1.7 Bij iedere wijziging van regels en grenswaarden is het dus noodzakelijk te beschikken over een ijkpunt dat gelijkwaardig is aan de oorspronkelijke criteria. Dat ijkpunt wordt gevormd door de geluidbelasting, veiligheidsrisico's, ernstige hinder, ernstige slaapverstoring, zoals berekend in het MER dat ten grondslag lag aan het eerste LVB.⁷ Deze effecten van het eerste besluit gelden nu als

⁶ Tevens is een luchthavenindelingsbesluit vastgesteld, eveneens krachtens de Wet luchtvaart (met dezelfde data van vaststelling en inwerkingtreding).

⁷ Voor de goede orde zij opgemerkt dat in de Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, 119) (vgl. hierna), in artikel 8.17 lid 5 een basis wordt gelegd om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als (nieuw)

criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming. Het principe is zoals gezegd dat de inzet van bijvoorbeeld stillere vliegtuigtypes of vliegprocedures wordt beloond. De maximale omvang van het vliegverkeer is daardoor een momentopname en kan in de loop van de tijd toenemen als door inzet van nieuwe technieken bijvoorbeeld de geluidbelasting afneemt. Een afname is echter ook denkbaar als bijvoorbeeld minder gunstige routes worden gevlogen en de geluidbelasting toeneemt.

- 1.8 In 2004 is het LVB gecorrigeerd in verband met een invoerfout in de baanmodellering. De wijziging van het LVB is op 31 augustus 2004 in werking getreden. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens was in het MER dat ten grondslag lag aan het LVB uit 2003 van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB uit 2003 waar, onbedoeld, de werkelijk beoogde verkeersverdeling (uitgaande van de gelijkwaardigheidscriteria) niet in paste. In het LVB 2004 is dit gecorrigeerd en daarmee vormt dit het juiste vertrekpunt. In de Nota van Toelichting wordt hierover opgemerkt:

"Het onderhavige besluit brengt wijzigingen aan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: het LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (verder: het LIB) die noodzakelijk zijn om de zogenaamde invoerfout te herstellen. Met deze wijzigingen kan Schiphol binnen de vastgestelde veiligheids- en milieugrenzen komen tot maximale benutting van de capaciteit en een verantwoorde groei, volgens de bedoelingen en uitwerking van de regelgeving ten aanzien van het vernieuwde banenstelsel. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de mainportdoelstelling en de voorwaarden zoals die zijn verwoord in artikel 8.3 van de Wet luchtvaart."

- 1.9 In 2008 zijn de grenswaarden voor geluid in het LVB gewijzigd op basis van geactualiseerde input voor de gelijkwaardigheidscriteria. Deze aanpassing was noodzakelijk omdat de geluidbelasting in de handhavingspunten in de praktijk te veel zou kunnen gaan afwijken van de prognose waarmee de grenswaarden waren berekend. Daarmee nam het risico toe dat de grenswaarden werden overschreden terwijl er wel voldoende milieugebruiksruimte beschikbaar was. Bij deze actualisatie van de grenswaarden is de beschikbare milieuruimte niet aangepast; het totaal volume geluid (TVG) is daarom niet aangepast. De aanpassing was gericht op de ruimtelijke verdeling van de geluidbelasting, dus een aanpassing van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten.

gelijkwaardigheids criterium toe te voegen in het LVB. Deze wetswijziging is nog niet in werking getreden.

- 1.10 Als norm is ook daarbij steeds vastgehouden aan gelijkwaardigheidscriteria en er is geen maximum aantal vliegtuigbewegingen opgenomen; hoeveel bewegingen mogelijk waren was en bleef een momentopname en is een afgeleide van de gelijkwaardigheidscriteria (ten opzichte van de situatie PKB 1995).
- 1.11 Datzelfde geldt voor latere wijzigingen in 2010 (routewijziging) en in 2012 (naderingsprocedures).
- 1.12 In het kader van de zogeheten Alderstafel (thans: Omgevingsraad Schiphol, ORS) is afgesproken dat het LVB zou worden aangepast, waaronder met name de invoering van het nieuwe normen en handhavingstelsel (NNHS). Ten behoeve van de invoering van het NNHS is daartoe in 2016 de Wet luchtvaart al aangepast.⁸ Daarbij is ook afgesproken om (alsnog) te voorzien in een begrenzing van het aantal vliegtuigbewegingen en wel in de vorm van een maximum van 500.000 vtls tot en met 2020. Deze begrenzing is echter tot op heden niet vastgelegd, met uitzondering van een beperking tot 32k nachtvluchten sinds het gebruiksjaar 2018⁹.
- 1.13 Aan het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven is dus tot op heden nooit een maximum gesteld. De vliegtuigbewegingen moesten en moeten echter op grond van de Wet luchtvaart¹⁰ wel passen binnen de genoemde gelijkwaardigheidscriteria (kort gezegd: terugkijkend naar de PKB 1995). Daarmee wordt de aan Schiphol Airport vergunde milieuruimte, en dus ook de maximale omvang van de stikstofdepositie, dus bepaald door de gelijkwaardigheidscriteria en het vliegverkeer dat daar binnen past.
- 1.14 Schiphol Airport heeft daarmee al decennialang, en ook voorafgaand aan de relevante referentiedata uit de Habitatrichtlijn, op grond van algemene regels publiekrechtelijke toestemming ("vergunning") voor de afhandeling van luchtverkeer vanaf de Luchthaven binnen de met het LVB vergunde milieuruimte, zoals hierboven omschreven. Na de relevante referentiedata zijn er geen "projecten" geweest in de zin van de Habitatrichtlijn of de – in 2005 in werking getreden – Natuurbeschermingswet 1998 (thans: Wet natuurbescherming) die, op grond van de uitlegging van het "project"-begrip door de nationale en Europese rechter op dat moment, Schiphol Airport aanleiding gaven tot het

⁸ Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, 119). Deze wetswijziging is nog niet in werking getreden en wacht op vaststelling van een wijziging van het LVB.

⁹ Artikel 4.3.2a LVB.

¹⁰ Artikel 8.7 lid 4 Wet luchtvaart.

aanvragen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 c.q. de Wet natuurbescherming.¹¹

- 1.15 Gebruik van vóór de referentiedatum – dat is ook volgens Greenpeace 7 december 2004 – is, anders dan Greenpeace meent, niet vergunningplichtig.¹² Projecten waarvoor vóór afloop van de omzettingstermijn van de Habitatrictlijn goedkeuring is verleend, vallen immers niet onder de procedure van voorafgaande goedkeuring van artikel 6, derde en vierde lid, Habitatrictlijn.¹³

2 BESTAAND GEBRUIK OP RELEVANTE REFERENTIEDATUM

- 2.1 De activiteiten van Schiphol Airport waar het handhavingsverzoek op ziet – het afhandelen van het luchtverkeer op de Luchthaven – waren dus altijd en zijn ook op dit moment toegestaan op grond van algemene regels.
- 2.2 In dat verband is van belang dat het aantal vliegtuigbewegingen op de Luchthaven historisch gezien en ook op dit moment niet publiekrechtelijk is gemaximeerd. De vliegtuigbewegingen moesten en moeten wel passen binnen vergunde milieugebruiksruimte, die is bepaald op basis van de gelijkwaardigheidscriteria (zie randnummers 1.6 e.v. hierboven).
- 2.3 Vastgesteld kan worden dat de activiteiten van Schiphol Airport op de relevante referentiedatum 7 december 2004¹⁴ – de datum waarop de (meeste) Natura 2000-gebieden op de zogeheten lijst van communautair belang zijn geplaatst – reeds waren toegestaan conform het LVB 2004, binnen de vergunde milieugebruiksruimte, zonder maximum in het aantal vliegtuigbewegingen. Haar activiteiten zijn sinds die tijd ook niet wezenlijk gewijzigd. De feitelijke aantallen en de ruimtelijke verdeling van het vliegverkeer zijn vanzelfsprekend wel gewijzigd, maar deze waren en zijn niet beperkt.
- 2.4 Anders dan Greenpeace stelt, heeft Schiphol Airport dus geen vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming nodig voor de exploitatie van de Luchthaven.
- 2.5 Van een overtreding van de Wet natuurbescherming is dan ook geen sprake.

¹¹ Voor de goede orde: voor zover het gaat om grondgebonden activiteiten binnen de "inrichting" van Schiphol, die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht over een omgevingsvergunning milieu beschikt, is in dat kader beoordeeld welke vergunningen nodig waren.

¹² Randnummer 12 van het verzoek om handhaving.

¹³ Zie HvJ EU 23 maart 2006, C-209/04, rov. 53-62 (*Commissie/Oostenrijk*) en HvJ EU HR 14 januari 2010, C-226/08, rov. 47-48 (*Stadt Papenburg*).

¹⁴ ABRvS 31 maart 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL9656.

3 OVERGANGSRECHT OP GROND VAN DE WET NATUURBESCHERMING

- 3.1 Schiphol wijst in aanvulling hierop nog op het volgende.
- 3.2 De nationale wetgeving ter implementatie van de Habitatrichtlijn werd met de inwerkingtreding van de wetten van 20 januari 2005¹⁵ (per 1 oktober 2005) en van 29 december 2008¹⁶ (per 1 februari 2009) gecompleteerd. Sinds die tijd voorzag de Natuurbeschermingswet 1998 in een zelfstandig regime ter toetsing van projecten en andere handelingen aan de vereisten van artikel 6, tweede, derde en vierde lid, van de Habitatrichtlijn.
- 3.3 Vóór deze implementatie werd de toetsing van projecten en handelingen aan de vereisten van artikel 6 van de Habitatrichtlijn zoveel mogelijk verricht bij het nemen van andere besluiten die voorzagen in de autorisatie van het project of andere handeling. Dit werd gedaan op basis van richtlijnconforme interpretatie van de rechtstreeks werkende onderdelen van artikel 6 van de Habitatrichtlijn.
- 3.4 Artikel 9.4, achtste lid, van de Wet natuurbescherming regelt dat projecten en andere handelingen niet nogmaals aan de vereisten van de Habitatrichtlijn hoeven te worden getoetst. Meer concreet is de vergunningplicht niet van toepassing indien voor 1 februari 2009 een besluit is genomen waarbij dat project of die handeling is toegestaan, dan wel een aanvraag voor het nemen van dat besluit is gedaan en dat besluit na die datum onherroepelijk is geworden.
- 3.5 Ten behoeve van de totstandkoming van het LVB 2003, de wijziging daarvan in 2004 en de wijziging daarvan in 2008 is steeds een MER, inclusief natuurtoets, uitgevoerd (zie ook hierna). Gelet hierop, is de overgangsrechtelijke regeling uit artikel 9.4, achtste lid van de Wet natuurbescherming van toepassing. In het kader van de wijziging van het LVB heeft immers een beoordeling plaatsgevonden aan de hand van de vereisten van artikel 6 tweede, derde en vierde lid, van de Habitatrichtlijn. Een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming is ook om deze reden niet vereist.

4 CONCREET ZICHT OP LEGALISATIE

Vergunning - voor zover vereist - kan worden verleend

- 4.1 Voor zover Schiphol Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming, voor het afhandeling van het vliegverkeer vanaf de Luchthaven, zal – zekerheidshalve – een aanvraag voor een vergunning bij u worden ingediend.

¹⁵ Stb. 2005, 195.

¹⁶ Stb. 2009, 18.

- 4.2 Het is alleszins aannemelijk dat deze vergunning "voor zover vereist", die binnen de "bestaande rechten" op basis van het LVB past, kan en zal worden verleend. In dat verband wijst Schiphol Airport op het volgende.
- 4.3 Zowel in het kader van het eerste LVB uit 2003, de correctie daarvan in 2004, als de wijziging van het LVB uit 2008 is een MER opgesteld.
- 4.4 In het MER voor de LVB's uit 2003/2004 zijn voor het lange-termijnsce­nario voor de ontwikkeling van Schiphol de effecten bepaald op Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, alsmede op beschermde soorten. Uit dit onderzoek komt onder meer naar voren dat in de aangewezen speciale beschermingszones onder vogels en andere fauna met een beschermde status geen significante effecten zullen optreden. Buiten deze gebieden zijn naar verwachting onder soorten met een beschermde status evenmin significante effecten te verwachten, omdat deze soorten ontbreken dan wel in klein aantal voorkomen. Ook constateerde het MER dat er door het uitblijven van significante effecten op gebieden of soorten met een beschermde status geen noodzaak is compenserende maatregelen voor te stellen.

Ter illustratie van de omvang van de "bestaande rechten" zij opgemerkt dat het aantal vliegtuigbewegingen ("vtbs") dat in het scenario voor de luchtemissieberekeningen in het MER 2003 is gebruikt 517.000 vtbs bedroeg. Voor die omvang van het vliegverkeersvolume werd (op basis van de "Situatie 2010")¹⁷ een hoeveelheid stikstof van 3.802.000 kg/jaar berekend. In het MER 2004 was het aantal vtbs dat als "passend binnen de geluidnormering" werd beschouwd: 507.000 vtbs. Er werden overall kleinere effecten voorspeld dan in het MER 2003 en daarom is geen nader onderzoek gedaan en zijn geen nieuwe luchtemissieberekeningen gemaakt. Als wordt uitgegaan van het lagere verkeersvolume voor de

¹⁷

De in het luchthavenindelingbesluit opgenomen gebieden en de in het luchthavenverkeerbesluit opgenomen grenswaarden zijn vastgesteld met behulp van scenario's. Een scenario bevat onder meer het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling hiervan over starts, landingen, de tijd van de dag en typen van vliegtuigen en de vliegpaden van deze vliegtuigen. In het MER 2003 (Hoofdrapport, blz. 13) wordt de volgende uitleg gegeven over het gebruik van een scenario voor het bepalen van de gebieden en de grenswaarden: "De luchtvaartsector heeft basisscenario's aangeleverd, die de verwachting van de sector weergeven van de ontwikkelingen in een zeker jaar in de toekomst (2005 en 2010). Deze scenario's zijn vervolgens getoetst aan de randvoorwaarden voor gelijkwaardigheid voor externe veiligheid, geluid en lucht. Daar waar het scenario niet voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid is het bijgesteld ('geschaald') tot voldaan is aan die randvoorwaarden (het passende scenario)." En even verderop: "Nu zal in de toekomst niet (precies) volgens het gehanteerde scenario gevlogen worden. Het is ook niet de bedoeling om de luchtvaartsector aan een scenario te houden. Het nieuwe stelsel poogt immers grenzen te stellen aan de (belastende) effecten van het luchthavenluchtverkeer, niet aan aantallen vliegtuigbewegingen op zichzelf. Het kan dus bijvoorbeeld gebeuren dat met meer, maar stillere vliegtuigen, wordt gevlogen, of dat er een andere verdeling van de vluchten over de dag wordt gehanteerd. In beginsel is het door de sector aangeleverde basisscenario 2010 het uitgangspunt voor het berekenen van de grenswaarden en de gebieden." (MER 2003, Hoofdrapport, blz. 14). De hier bedoelde Situatie 2010 is de situatie die past binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Hierbij is geluid het knellende criterium. Dit scenario wordt ook wel het grenswaardenscenario genoemd omdat de grenswaarden voor de geluidbelasting daarvan zijn afgeleid.

passende geluidssituatie (op basis van de Situatie 2010) dan is de hoeveelheid NOx 3.733.608 kg/jaar.¹⁸

Het LVB kent overigens ook grenswaarden voor de emissie van NOx, maar deze zijn 'per gecorrigeerde vliegtuigbeweging'. Met de grenswaarden wordt een schone vloot geborgd maar er is geen maximum ten aanzien van het verkeersvolume. De totale emissie van NOx en stikstofdepositie is daarmee binnen de gelijkwaardigheidscriteria alleen indirect begrensd.

- 4.5 In het MER voor de wijziging van het LVB in 2008¹⁹ zijn ook de natuurwaarden in beschouwing genomen. In het MER wordt geconcludeerd: *"Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER 'Schiphol 2003', zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER 'Korte Termijn'. Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet".*
- 4.6 In het concept-MER bij het NNHS (2016) en het bijbehorende deelrapport natuur dat ten behoeve van het te wijzigen LVB wordt opgesteld, is eveneens de stikstofdepositie onderzocht. In dit concept-MER, dat op dit moment geactualiseerd wordt, wordt het verkeersscenario voor de voorgenomen activiteit (een combinatie van volume, vliegtuigtypes en verkeersafhandeling) passend gemaakt binnen de gelijkwaardigheidscriteria en zal de stikstofemissie en depositie worden berekend voor het passende scenario. In het geactualiseerde concept MER (deel 5)²⁰ wordt voor de situatie 2020 met 500.000 vtbs een stikstofoxidevracht berekend van 3.213.317 kg/jaar.
- 4.7 Op dit moment wordt gewerkt aan afronding en actualisatie van het MER ten behoeve van de vaststelling van het LVB waarin op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart in verband met het NNHS een maximum aantal vliegbewegingen van 500.000 wordt vastgelegd. In dat verband heeft Schiphol aangegeven bereid te zijn een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming in te indienen, als dat door de Minister van LNV en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in aanvulling op het LVB nodig wordt gevonden. Als wordt aangenomen dat sprake is van een beperking in het aantal vtbs of stikstofoxides, geldt dat de omvang van de stikstofoxides uitgaande van 500.000 vtbs in 2020 – blijkens de tot nu toe uitgevoerde (concept)berekeningen – onder de omvang van

¹⁸ Voor de passende situatie zijn de emissies van het MER 2003 gecorrigeerd voor het lagere verkeersvolume met een factor 0.98. Dit gegeven de verhouding in verkeersvolume in de passende situatie en het scenario voor de luchtemissieberekeningen van 507.700 : 517.000.

¹⁹ "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn", Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007.

²⁰ <https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar>

de met het LVB 2004 vergunde hoeveelheid ligt ("bestaande rechten") en is aannemelijk dat deze natuurvergunning kan worden verleend.

- 4.8 Kortom, omdat de te vergunnen situatie hoe dan ook blijft binnen de "bestaande rechten" waarover Schiphol Airport beschikt uitgaande van het LVB 2004, en andere Natura 2000-aspecten blijkens de onderzoeken tot nu toe, waaronder het concept MER 2016, niet in de weg staan aan vergunningverlening, is aannemelijk dat het LVB kan worden vastgesteld en aan Schiphol Airport een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming verleend kan worden.
- 4.9 Er bestaat dan ook concreet zicht op legalisatie. Ook om die reden dient van handhavend optreden te worden afgezien.

ADC-toets niet aan de orde

- 4.10 Greenpeace gaat nog in op de mogelijkheid om op grond van artikel 2.8 lid 4 Wet natuurbescherming een vergunning te krijgen voor projecten van groot openbaar belang via de zgn. ADC-toets.²¹ Schiphol Airport merkt ten eerste op dat dit artikel niet aan de orde is, omdat zoals gezegd voor haar activiteiten al toestemming bestond voorafgaand aan de referentiedata en deze activiteiten zijn dus toegestaan (zonder dat daarvoor een vergunning, laat staan een ADC-toets, nodig is).
- 4.11 Ten tweede geldt dat de "vergunning voor zover vereist" die door Schiphol Airport zal worden aangevraagd, blijkens het bovenstaande kan worden verleend zonder dat een ADC-toets in beeld komt.
- 4.12 Ten overvloede merkt Schiphol Airport nog op dat de redenering van Greenpeace over de ADC-toets inhoudelijk onjuist is. Volgens Greenpeace zou voor de activiteiten van Schiphol Airport – kort gezegd – geen dringende reden van openbaar belang kunnen worden aangetoond. Schiphol Airport betwist dat. Voorop staat dat het onmogelijk is om op voorhand een dergelijke conclusie te trekken, los van een concrete vergunningaanvraag op grond van artikel 2.8 lid 4 Wet natuurbescherming. Bovendien staat vast dat een groot maatschappelijk en economisch belang bestaat bij een goede internationale bereikbaarheid door de lucht, zoals deze door de Luchthaven geboden wordt. Zoals gezegd is de luchtvaart niet alleen faciliterend voor de economische ontwikkeling, maar stimuleert de luchtvaart deze ontwikkeling ook.²² Of juist is dat compensatie niet mogelijk zou zijn, zoals Greenpeace stelt, kan hier in het midden blijven, omdat naar verwachting voor de Luchthaven geen sprake zal zijn van een ADC-toets.

²¹ Randnummer 13 van het verzoek tot handhaving.

²² Zie bijv. ABRvS 24 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2560 (*Kempenbaan-West*).

5 HANDHAVING ONEVENREDIG

- 5.1 Tot slot en onverminderd al het voorgaande, stelt Schiphol Airport zich op het standpunt dat van handhavend optreden moet worden afgezien, omdat handhaving in dit concrete geval onevenredig is.
- 5.2 De omvang van het afgehandelde vliegverkeer was in de afgelopen jaren vanaf 2017 ca. 500.000 vtbs.
- 5.3 Voor zover moet worden vastgesteld dat Schiphol Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor het luchtverkeer, geldt ten eerste dat dit niet aan Schiphol Airport kan worden toegerekend. Schiphol Airport mocht er – gelet op het hiervoor beschreven reguleringskader – namelijk van uitgaan dat de afhandeling van het vliegverkeer op de Luchthaven door de jaren heen steeds sluitend was gereguleerd en toegestaan.
- 5.4 Daarnaast zou handhaving onevenredige gevolgen met zich brengen vanuit maatschappelijk en economisch perspectief. Nederland heeft een maatschappelijk en economisch belang bij een goede internationale bereikbaarheid. Voor internationale verbindingen is de burgerluchtvaart onontbeerlijk. Schiphol Airport zorgt voor de grootste internationale bereikbaarheid door de lucht. Daarnaast dragen ook de overige burgerluchthavens van nationale betekenis bij aan de verdere ontwikkeling van een sterke ruimtelijk-economische structuur in Nederland en de regio. Daarbij is van belang dat de luchtvaart niet alleen faciliterend is voor de economische ontwikkeling, de luchtvaart stimuleert deze ontwikkeling ook. De bedrijvigheid in het gebied rondom de Luchthaven is sterk verbonden met de luchtvaart. Niet alleen vanwege de omvang van het luchtverkeer op de Luchthaven, maar ook door de kwaliteit van het verbindingennetwerk waarin Schiphol Airport zowel regionaal als landelijk een belangrijke rol vervult.
- 5.5 Verder is handhaving (in elk geval voor geruime tijd) onmogelijk gelet op de Europese regelgeving inzake slotallocatie en kan Schiphol Airport niet aan een eventuele last voldoen. Het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven wordt op grond van het Besluit slotallocatie gecoördineerd door de slotcoördinator (*Airport Coordination Netherlands*, ACNL). Deze verplichting vloeit voort uit de Europese Slotverordening.²³ Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de Luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen.

²³ Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

Hierbij wordt (uiteraard) uitgegaan van de dan bekende milieubeperkingen. Na opgave van de beschikbare capaciteit heeft Schiphol Airport geen rol of bevoegdheid bij slotuitgifte.

- 5.6 Voor het commerciële burgerluchtverkeer op de Luchthaven geldt dat door de slotcoördinator tot en met 24 oktober 2020 slots zijn uitgegeven gebaseerd op de huidige operationele capaciteit van ca. 500.000 vtbs.²⁴ Schiphol Airport kan deze slots niet intrekken en is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Verder hebben luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsvoering op de uitgegeven slots gebaseerd en zijn ook daadwerkelijk tickets verkocht aan passagiers. Naleving van de doelstelling van de Europese slotverordening, alsmede de rechtszekerheidspositie van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend (en hun passagiers), verzetten zich tegen handhavend optreden.
- 5.7 De gevolgen van handhavend optreden zijn – gelet op de hiervoor genoemde omstandigheden – dermate verstrekkend dat zij ruimschoots opwegen tegen de met handhavend optreden te beschermen belangen.
- 5.8 De bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland is bovendien beperkt. De totale bijdrage aan de stikstofdepositie vanuit de luchtvaart (onder en boven 3000 voet) bevindt in een bandbreedte tussen 0,7 en 1,1 procent van het nationale totaal voor NH₃ en NO_x gezamenlijk.²⁵ Het grootste deel hiervan komt van vliegtuigbewegingen in het buitenland, namelijk overvliegend verkeer (bijvoorbeeld van Berlijn naar Londen) en starts en landingen op luchthavens in omliggende landen. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat het aandeel van het luchtverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (luchtgebonden activiteiten) 0,1 procent bedraagt van de totale stikstofdepositie in Nederland.²⁶
- 5.9 Het treffen van maatregelen zoals in het handhavingsverzoek van Greenpeace wordt gevraagd, heeft dus geen significante invloed op de oplossing van de stikstofproblematiek in Nederland – nog daargelaten dat de maatregelen geen effect hebben op de korte termijn. Ook het Adviescollege stikstofproblematiek ("**het Adviescollege**") komt in haar rapport over de luchtvaartsector tot de conclusie dat een zeer grote interventie (wat voldoen aan het verzoek van

²⁴ Op 20 april 2020 start de procedure voor toewijzing van slots voor de winter van 2020/2021. De capaciteitsdeclaratie daarvoor moet uiterlijk op 7 mei 2020 door Schiphol Airport zijn vastgesteld en aan de slotcoördinator zijn gestuurd. Op deze datum staan de historische rechten overigens reeds vast.

²⁵ Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector, 15 januari 2020, p. 2 (berekeningen gebaseerd op analyses, meetgegevens en modelberekeningen van RIVM en TNO).

²⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/04/infographic-stikstofdepositie-per-bron>. Zie ook Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector, 15 januari 2020, p. 2. Dit betreft depositie van emissies tot de atmosferische menglaag (3.000 voet).

Greenpeace zeker zou zijn) in de huidige luchtvaartsector niet effectief en onevenredig is vanwege de geringe bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofdepositie:

*"Het Adviescollege heeft het gedachte-experiment gedaan van een zeer grote interventie in de huidige luchtvaartsector in Nederland en komt tot de conclusie dat een halvering of decimering van het aantal starts en landingen op de luchthavens leidt tot een vermindering van maximaal 5 mol N/ha/jaar in de nabijheid van de luchthavens. Het Adviescollege acht dit niet van doorslaggevend belang voor het borgen van de natuurdoelstellingen in de Natura 2000-gebieden. Vanuit het uitgangspunt van een evenwichtige bijdrage, is het Adviescollege van mening dat een dergelijke zeer ingrijpende reductiedoelstelling op de korte termijn voor de luchtvaartsector niet te verdedigen is vanuit de doelstellingen voor de stikstofaanpak, aangezien de verwachte effecten beperkt zijn. De effectiviteit van een dergelijke reductiemaatregel is voor de stikstofproblematiek niet groot genoeg, en heeft wel grote gevolgen voor de luchtvaartsector. Bovendien leidt dit mogelijk tot verplaatsing van de problematiek, aangezien reizigers dan naar andere luchthavens in de nabijheid van Nederland reizen (per auto) en daarmee meer NOx-emissies veroorzaken."*²⁷

- 5.10 Dit ondersteunt het standpunt van Schiphol Airport dat handhavend optreden op dit moment en onder deze omstandigheden niet opportuun en onevenredig is.
- 5.11 Verder wijst Schiphol Airport erop dat binnen de luchtvaartsector reeds afspraken zijn gemaakt over reductie van emissies (in brede zin, waaronder stikstofoxiden). In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is onder meer afgesproken dat de grondgebonden activiteiten van luchthavens in 2030 nul emissies met zich brengen en dat elektrisch taxiën als standaardprocedure zal worden toegepast.²⁸ Ook het Adviescollege trekt voor de grondgebonden activiteiten de conclusie dat hier vanwege de beperkte omvang geen grote reductiewinst te behalen is.²⁹ Met betrekking tot de vervoersbewegingen van en naar de luchthaven geeft het Adviescollege aan dat Schiphol Airport reeds maatregelen neemt om de emissies te beperken, maar dat het ontmoedigen van autoverkeer van en naar luchthavens om een aanpak op (minimaal) nationaal niveau vraagt, omdat anders slechts

²⁷ Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector, 15 januari 2020, p. 23.

²⁸ Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 4 oktober 2019, p. 11. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/04/aanpak-stikstofproblematiek>

²⁹ Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector, 15 januari 2020, p. 21. Het college merkt hierover ook op dat de grondgebonden activiteiten al voor een belangrijk deel elektrisch en in de huidige situatie nog slechts 1,7% van de totale emissies van Schiphol Airport vormen.

sprake is van verplaatsing van emissies als passagiers ervoor kiezen naar een andere luchthaven te rijden.³⁰

- 5.12 Schiphol Airport benadrukt dat zij haar bijdrage wil leveren aan het verminderen van de stikstofbelasting en zal dat ook doen, via duurzame maatregelen, zowel op financieel gebied alsook beleids- en projectmatig. Daarbij staan natuurherstel, de kwaliteit van de leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave centraal.
- 5.13 Vastgesteld kan worden dat het aandeel van Schiphol Airport in de stikstofproblematiek zeer beperkt is. De verzochte maatregelen zijn niet proportioneel en tevens op korte termijn en wat impact betreft niet effectief. Ook om deze reden behoort te worden afgezien van handhaving.

6 GEEN VERPLICHTING TOT SCHADEHERSTEL

- 6.1 Ten slotte verzoekt Greenpeace op grond van de artikelen 17.10 lid 3, 17.12 lid 4, 17.13 en 17.15 van de Wet Milieubeheer ("Wm") om schadeherstel door Schiphol Airport. Ook dit verzoek kan niet slagen. De betreffende artikelen zijn onderdeel van titel 7.2 Wm. Deze titel is de omzetting van Richtlijn 2004/35/EG betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade. Een algemene verplichting tot schadeherstel bestaat op grond van artikel 17.7 sub a Wm alleen voor exploitanten van de gevaarlijke beroepsactiviteiten, die worden genoemd in bijlage III van de Richtlijn. Voor andere exploitanten bestaat deze verplichting alleen als sprake is van schuld of nalatigheid (artikel 17.7 sub b Wm). Voor schuld of nalatigheid in dit kader is noodzakelijk dat de veroorzaker laakbaar heeft gehandeld³¹. Nu de activiteiten van Schiphol Airport niet zijn genoemd in bijlage III van de Richtlijn en Schiphol Airport ook geen schuld of nalatigheid kan worden verweten – de activiteiten van Schiphol Airport zijn immers toegestaan – bestaat geen plicht tot schadeherstel.
- 6.2 Bovendien bestaat op grond van artikel 17.8 sub b onder 1 Wm ook geen verplichting tot schadeherstel voor activiteiten waarvoor na een beoordeling van de negatieve effecten een vergunning is verleend in overeenstemming met artikel 6 lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn of artikel 16 van de Flora- en Faunarichtlijn en artikel 9 van de Vogelrichtlijn. Deze uitzondering is gebaseerd op het bepaalde in Richtlijn 2004/35/EG dat lidstaten kunnen toestaan dat exploitanten die geen fouten hebben begaan of niet nalatig zijn geweest geen herstelmaatregelen hoeven te nemen in situaties waarin de schade het gevolg is van emissies of gebeurtenissen die uitdrukkelijk waren toegestaan.³² Zoals gezegd is voor

³⁰ Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, Advies Luchtvaartsector, 15 januari 2020, p. 22.

³¹ Handreiking bij titel 17.2 Wet milieubeheer: maatregelen bij milieuschade of een onmiddellijke dreiging daarvan, p. 20 en 24.

³² Premisse, onder (20).

activiteiten van Schiphol Airport toestemming verleend voorafgaand aan de referentiedatum. Deze activiteiten zijn dus 'vergund' op grond van de Habitatrichtlijn.

- 6.3 Ten slotte is onder titel 17.2 Wm alleen sprake van milieuschade als het gaat om aanmerkelijke negatieve effecten op het bereiken of handhaven van de gunstige staat van instandhouding van de soorten of habitats ten opzichte van de referentiesituatie (artikel 17.6 lid 1 onder 1 Wm). Deze drempel van 'aanmerkelijke negatieve effecten' is hoog.³³ Gezien de hiervoor besproken beperkte bijdrage van Schiphol Airport aan de stikstofdepositie is geen sprake van aanmerkelijke negatieve effecten in de zin van de Wm.
- 6.4 Ook om deze redenen bestaat voor Schiphol Airport geen verplichting tot schadeherstel.

7 CONCLUSIE

- 7.1 Schiphol Airport verzoekt u het handhavingsverzoek en het verzoek tot schadeherstel van Greenpeace af te wijzen.

Schiphol Airport is graag bereid deze zienswijze nader mondeling toe te lichten als daar behoefte aan bestaat.

Hoogachtend,

10.2.e



10.2.e



³³ Zie TK, 2006-2007, 30 920, nr. 3 (Memorie van Toelichting), p. 2.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Vertrouwelijk - Reactie vragen LNV [BR-M.FID2083984]
Datum: vrijdag 20 maart 2020 15:35:34
Bijlagen: [20200306 Reactie vragen LNV.PDF](#)

Beste 10.2.e

Zoals gisteren besproken zend ik je hierbij de beantwoording toe van de vragen van LNV.

Groet, Nicolien

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Partner | Lawyer (advocaat)

T +31 20 577 1339 | M +31 6 10.2.e | F +31 20 577 1775

E 10.2.e @debrauw.com | www.debrauw.com

PO Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | Shanghai | Singapore

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information.

If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.

A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail 10.2.e @minInv.nl

Datum 6 maart 2020

Uw ref. 10.2.e
Onze ref. 10.2.e

mr. 10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
T +31 10.2.e)
T +31 10.2.e
F +31 10.2.e

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | beantwoording nadere vragen over Schiphol

Geachte heer 10.2.e

Naar aanleiding van de vragen gesteld in uw e-mail van 14 februari jl. reageert Royal Schiphol Group N.V. (hierna: "**Schiphol Airport**") hierbij graag op uw vragen. Voordat Schiphol Airport ingaat op de concrete gestelde vragen, maakt zij enkele opmerkingen over de referentiedatum en het LVB 2008.

I Referentiedatum 10 juni 1994

1. Allereerst merkt Schiphol Airport op dat in de vragen wordt verwezen naar 10 juni 1994, in het kader van enkele Natura 2000 gebieden die (mede) zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, zoals het gebied Naardermeer. Echter, in het handhavingsverzoek van MOB (en ook dat van Greenpeace) waarop moet worden besloten, wordt expliciet en herhaald uitgegaan van 7 december 2004 als de toepasselijke referentiedatum¹. MOB wijst ook niet op specifieke Natura 2000-gebieden die aanleiding geven om uit te gaan van een andere datum, nl. een eventuele eerdere aanwijzing van bepaalde gebieden als Vogelrichtlijngebied, met als vroegste moment 10 juni 1994. Een datum uit 1994, waar in de vragen vanuit

¹ Weliswaar wordt nog gesteld dat dit "vooralsnog" zo is, maar dit laat onverlet dat MOB zelf consequent 7 december 2004 als de relevante datum beschouwt. De twee korte verwijzingen op pagina 4 van het handhavingsverzoek naar 10 juni 1994 is dusdanig vrijblijvend, globaal en niet onderbouwd dat deze geen aanleiding geeft uit te gaan van de in het handhavingsverzoek zelf meermalen expliciete aangehaalde datum van 7 december 2004.

wordt gegaan, past naar het oordeel van Schiphol Airport dan ook niet goed bij het onderliggende handhavingsverzoek.

Overigens geldt dat voor zover de (eerdere) aanwijzing van bepaalde Natura 2000-gebieden onder de Vogelrichtlijn al relevant zou zijn, het MOB blijkens het handhavingsverzoek enkel gaat om eventuele effecten op stikstofgevoelige habitats.

2. Voor het geval toch van de datum van 1994 wordt uitgegaan, merkt Schiphol Airport op dat voor de aanleg en het gebruik c.q. de exploitatie van de Luchthaven Schiphol (hierna: de "**Luchthaven**") voor vliegverkeer – zoals toegelicht in hoofdstukken 1 en 2 van de zienswijze van 28 november 2019 – al ruim voor die tijd toestemming is verleend, zoals ook blijkt uit het bij de vragen gevoegde besluit tot aanwijzing van de uitbreiding van de Luchthaven als luchtvaartterrein uit 1965, waarbij het eerste aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Schiphol van 17 augustus 1962 is gewijzigd.²
3. Het eerste Aanwijzingsbesluit uit 1962 bevatte geen bepaling over het aantal vliegtuigbewegingen. Ook thans geldt geen beperking in de aantallen vliegbewegingen, met uitzondering van de nacht (maar deze beperken niet het jaartotaal). Anders gezegd: ook als 10 juni 1994 als referentiedatum zou worden aangehouden, geldt dat de activiteiten van Schiphol Airport waar het handhavingsverzoek op ziet – het afhandelen van het luchtverkeer op de Luchthaven – altijd was en is toegestaan op grond van algemene regels.
4. Voor zover zou worden aangenomen dat er sinds 1994 een publiekrechtelijke beperking zou zijn geweest in de – reeds ruim voor die tijd toegestane – activiteiten van Schiphol Airport, dan kunnen alleen als zodanig worden gezien de zogeheten *gelijkwaardigheidscriteria* die zijn beschreven in hoofdstukken 1 en 2 van de zienswijze, die zijn vastgelegd in het LVB 2004.³ Deze gelijkwaardigheidscriteria, die de milieuruimte van Schiphol Airport bepalen, kijken op hun beurt weer 'terug' naar de PKB Schiphol en Omgeving⁴ (hierna: "**PKB Schiphol**") en het daarop gebaseerde Aanwijzingsbesluit uit 1996. Daarmee leidt het uitgaan van het jaartal 1994 niet tot een andere conclusie dan uiteengezet in de zienswijze van Schiphol Airport. Die conclusie is dat – aangezien de activiteiten nog steeds passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria van het LVB 2004 (die weer terugkijken naar de PKB Schiphol) – vóór de referentiedatum op grond van algemene regels publiekrechtelijke toestemming is verleend voor de afhandeling van het luchtverkeer op de Luchthaven en dus voor de huidige activiteiten geen

² Beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962 (nr/ LT/13917) houdende aanw ijzing van de 'luchthaven Schiphol' als luchtvaartterrein, Stcrt. 1962, 169 (hierna: het "**Aanwijzingsbesluit**").

³ Zoals hierna wordt toegelicht, vormt het LVB 2008 niet een beperking.

⁴ Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving, Tweede Kamer, 1994-1995, 23 552, vastgesteld op 20 december 1995.

vergunningplicht bestaat (en – zoals in de zienswijze is aangegeven - subsidiair: concreet zicht op legalisatie bestaat en handhaving onevenredig is).

II Actualisatie LVB 2004 in 2008

5. In de vragen van LNV ligt (kennelijk) de gedachte besloten dat het LVB 2004, dat in 2008 geactualiseerd is, een relevant ijkpunt (of referentiedatum) zou zijn in de beoordeling van wat bestaand gebruik is, of dat sprake zou zijn van "(bestaande) milieugebruiksruimte van 35 Ke en een doorgroeimogelijkheid tot 480.000 vliegbewegingen". Die gedachten zijn onjuist. Het LVB in 2008 was geen beperking ten opzichte van wat al vóór 7 december 2004 – en overigens ook vóór 10 juni 1994 – was toegestaan. Evenmin is het zo dat het LVB uit 2008 leidde tot een situatie dat meer werd toegestaan dan onder de "bestaande rechten" al mogelijk was. Verder was en is nooit sprake van geweest van een 35 Ke contour die de omvang van de bestaande rechten zou bepalen.⁵
6. Ter toelichting: zoals uiteengezet in de zienswijze was en is er géén beperking in het aantal vliegbewegingen vanaf de Luchthaven. Evenmin zijn er maxima gesteld aan de hoeveelheid stikstof die mag worden uitgestoten, laat staan aan de stikstofdepositie. De enige 'beperking', als daarvan al kan worden gesproken in het kader van het bepalen van de "bestaande rechten", is die van de gelijkwaardigheidscriteria. De systematiek die bij het LVB 2008 is gehanteerd is precies dezelfde als bij het LVB 2004. De milieuruimte zoals vastgelegd met de gelijkwaardigheidscriteria is daarbij niet aangepast. Met andere woorden: het LVB 2008 staat niet meer of minder toe aan activiteiten dan onder het LVB 2004.
7. Dit is nadrukkelijk ook zo in de toelichting bij het LVB 2008 verwoord (zie paragraaf 1.2. Nota van Toelichting):

"In de brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 (Kamerstukken II 2006/07, 29 665, nr. 47) geven de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) aan dat zij onder de «bestaande milieu- en geluidnormen» de criteria voor gelijkwaardigheid verstaan zoals deze volgen uit de gelijkwaardigheidseis die is vastgelegd in artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart. Met deze brief is de maximale milieuruimte vastgelegd (zie ook paragraaf 2.6.4). Deze ruimte vormt het toetsingskader voor de aanpassing van het LVB."

⁵ Voor de goede orde: de 35 Ke contour werkt voor de Luchthaven Schiphol niet als een 'klassieke' geluidzone, maar geldt als een zone waarop de uiteindelijke normen zijn gebaseerd over het aantal woningen en het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden dat zich binnen die zone mag bevinden. Het zijn die aantallen die bepalend zijn voor de milieuruimte van de Luchthaven.

Het toetsingskader en de bestaande milieuruimte zijn ongewijzigd gebleven.

8. Daarbij merkt Schiphol Airport nog op dat de gelijkwaardigheidscriteria zoals toegepast in het LVB 2008 – net als het LVB 2004 – uitgaan van een vergelijking met de situatie uit de PKB Schiphol, en enkel zijn geactualiseerd. Oftewel: het uitgangspunt van de regulering in 2004, in 2008, maar ook nog anno nu is dat de activiteiten van de Luchthaven moeten passen binnen het kader van gelijkwaardigheid, op specifiek aangehaalde punten, ten opzichte van die van de PKB Schiphol. Het LVB 2008 voegt daaraan niets toe en doet daaraan niet af. Het LVB 2008 vermeldt dat ook expliciet:

"De nieuwe criteria zijn berekend met hetzelfde verkeersscenario als waarmee de beschermende werking van de eerste (herstelde) Luchthavenbesluiten is bepaald (MER 2004). Op deze wijze leidt het actualiseren van de criteria niet tot meer, of minder, ruimte voor de luchtvaart. Evenmin tot meer, of minder, hinder."

9. Het LVB 2008 vormde dan ook geen nieuw ijkpunt, aangezien het noch een inperking was van de bestaande rechten, noch daarvan een uitbreiding vormde. Zoals reeds aangegeven in de titel van het besluit van 18 september 2008 gaat het niet om een vergroting of een beperking van de "milieuruimte" maar om een "betere benutting" ervan. Zoals ook aangegeven in paragraaf 1.1 en 1.2 van de Nota van Toelichting bij het LVB 2008 gaat het om een betere benutting van de ruimte zoals die binnen de wet en de daarin vastgelegde gelijkwaardigheidscriteria al voorzien was (onderstreping toegevoegd):

"De luchtvaartpartijen konden door de regels van het LVB een deel van de in de Wet luchtvaart beoogde milieuruimte niet benutten. Met deze wijziging van het LVB kunnen de luchtvaartpartijen, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving, komen tot een betere benutting van deze milieuruimte." en "geconstateerd [is] dat de voorziene groeiruimte voor de luchtvaart niet volledig kan worden benut."

Idem iets verderop:

"Wanneer deze wijziging niet plaats zou vinden kan Schiphol niet groeien binnen de vastgestelde milieuruimte." en "Om de beschikbare milieuruimte beter benutbaar te maken binnen de eis van een gelijkwaardige bescherming, worden de grenswaarden in de handhavingspunten aangepast."

Anders gezegd: deze ruimte was er al (binnen de wet en besluitvorming) en er wordt nergens in het LVB 2008 of de toelichting daarbij gesproken over vergroting

of verkleining van de milieuruimte, maar enkel dat gesteld de al bestaande milieuruimte door praktische aspecten – onbedoeld – niet kon worden benut.

10. De verwijzing naar 480.000 vluchten in (alleen) de toelichting bij het LVB 2008 is dan ook geen beperking of uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen, en deze verwijzing is naar het oordeel van Schiphol Airport ook nooit zo bedoeld. Zoals hiervoor is toegelicht waren (en zijn) de *gelijkwaardigheidscriteria* leidend. Hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die criteria mogelijk zijn is niets meer dan een momentopname en – doelbewust – op geen enkele wijze vastgelegd. Daarbij is het overigens ook niet zo dat het LVB 2008 leidde tot een verruiming van de criteria waardoor meer vluchten mogelijk waren .
11. Dit is nadrukkelijk zo in de toelichting bij het LVB 2008 te lezen. Zo wordt duidelijk aangegeven dat het LVB 2004 al uitging van méér dan 500.000 vliegtuigbewegingen: "*bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met ruim 500.000 vliegtuigbewegingen*".⁶ Steeds zijn de gelijkwaardigheidscriteria leidend gebleven. Zie bijvoorbeeld:

"Een aantal van de bijstellingen van grenswaarden betreft handhavingspunten die in het vorige LVB reeds een hogere grenswaarde kenden dan andere handhavingspunten. Een dergelijke aanpassing is desondanks aanvaardbaar omdat voldaan wordt aan de criteria voor gelijkwaardigheid. Als gevolg van de onderhavige aanpassing van het LVB treedt een verschuiving op in de locaties waar de effecten van het vliegverkeer neerslaan. Op sommige plaatsen neemt de geluidbelasting toe en op andere plaatsen neemt deze af. Per saldo is het resultaat hiervan zodanig dat steeds aan de gestelde gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan."⁷

12. Er wordt dan ook herhaaldelijk van een "actualisatie" gesproken: de gelijkwaardigheidscriteria zijn dezelfde gebleven, maar er wordt opnieuw aan getoetst. Bij deze actualisatie van de grenswaarden in het LVB 2008 is de beschikbare milieuruimte niet aangepast; het totaal volume geluid (TVG) is daarom niet aangepast, en evenmin de grenswaarden voor externe veiligheid en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. De aanpassing was louter gericht op de ruimtelijke verdeling van de geluidbelasting, dus een aanpassing van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten.
13. Zoals reeds van meet af aan in de systematiek van gelijkwaardigheidscriteria was vervat: hoeveel vliegtuigbewegingen vanaf de Luchthaven konden worden afgehandeld lag (en ligt) niet vast – reeds in 2004 waren meer dan 500.000

⁶ Nota van Toelichting LVB 2008, p. 6.

⁷ Nota van Toelichting LVB 2008, p. 19.

vliegtuigbewegingen voorzien – maar is afhankelijk van hoeveel zou passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Die zijn leidend en bepalen de milieuruimte.

14. Daarop aanhakend is het zinvol te bedenken dat deze systematiek van gelijkwaardigheidscriteria wezenlijk afwijkt van die op andere luchthavens, waarbij geluidscontouren leidend waren (zoals in de bekende Woensdrecht-jurisprudentie). Immers, voor de Luchthaven wordt niet gestuurd op een geluidcontour of externe veiligheidscontouren, maar op een beschermingsniveau dat gebaseerd is op de absolute aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden binnen bepaalde contouren. Anders gezegd: vanwege de systematiek van gelijkwaardigheidscriteria kan op basis van contouren alleen niet worden bepaald hoeveel of welke activiteiten op de Luchthaven zijn of waren toegestaan. Daarvoor zijn de normen over aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapgestoorden bepalend. Naast dat de gelijkwaardigheidscriteria als zodanig al een momentopname betreffen, is ook dat een reden waarom niet op basis van contouren of grenswaarden uit het LVB 2008 (en toenmalige verwachtingen over hoeveel vliegtuigbewegingen daarbinnen passen) kan worden afgeleid hoeveel vliegtuigbewegingen waren toegestaan als "bestaand recht".

III Beantwoording van de concrete vragen

15. De gestelde vragen zijn er op gericht te bepalen in hoeverre er sprake is van stikstofdeposities die uitkomen boven het "bestaande recht". Vooropgesteld zij dat Schiphol Airport van oordeel is dat er geen beperkingen zijn, anders dan de gelijkwaardigheidscriteria, en dat het "bestaande recht" dus op die basis bepaald moet worden.
16. In het MER 2003, dat is opgesteld ten behoeve van het eerste LVB, zijn de milieueffecten van het vigerende stelsel onderzocht. Het grenswaardenscenario bevatte 517.000 vliegtuigbewegingen (hierna: "**vtbs**"). Voor die omvang van het vliegverkeervolume werd (op basis van de "Situatie 2010")⁸ een hoeveelheid stikstofemissies van 3.802 ton/jaar berekend.

⁸ De in het luchthavenindelingbesluit opgenomen gebieden en de in het luchthavenverkeerbesluit opgenomen grenswaarden zijn vastgesteld met behulp van scenario's. Een scenario bevat onder meer het aantal vliegtuigbewegingen, de verdeling hiervan over starts, landingen, de tijd van de dag en typen van vliegtuigen en de vliegpaden van deze vliegtuigen. In het MER 2003 (Hoofdrapport, blz. 13) wordt de volgende uitleg gegeven over het gebruik van een scenario voor het bepalen van de gebieden en de grenswaarden: "De luchtvaartsector heeft basisscenario's aangeleverd, die de verwachting van de sector weergeven van de ontwikkelingen in een zeker jaar in de toekomst (2005 en 2010). Deze scenario's zijn vervolgens getoetst aan de randvoorwaarden voor gelijkwaardigheid voor externe veiligheid, geluid en lucht. Daar waar het scenario niet voldoet aan de eisen van gelijkwaardigheid is het bijgesteld ('geschaald') tot voldaan is aan die randvoorwaarden (het passende scenario)." En even verderop: "Nu zal in de toekomst niet (precies) volgens het gehanteerde scenario gevlogen worden. Het is ook niet de bedoeling om de luchtvaartsector aan een scenario te houden. Het nieuwe stelsel poogt immers grenzen te stellen aan de (belastende) effecten van het luchthavenluchtverkeer, niet aan aantallen vliegtuigbewegingen op zichzelf. Het kan dus bijvoorbeeld gebeuren dat met meer, maar stillere

17. In het MER 2004 was het aantal vtbs dat als "passend binnen de geluidnormering" werd beschouwd: 507.000 vtbs. Er werden *overall* kleinere effecten voorspeld dan in het MER 2003 en daarom is geen nader onderzoek gedaan en zijn geen nieuwe luchtemissieberekeningen gemaakt. Als wordt uitgegaan van het lagere verkeersvolume voor de *passende geluidssituatie* (op basis van de Situatie 2010) dan is de hoeveelheid NOx op basis van het aldus aangenomen "bestaande recht" 3.734 ton/jaar.⁹
18. Voor zover de "bestaande rechten" dienen te worden geconcretiseerd, zij opgemerkt dat Schiphol Airport meent dat voor het in beeld brengen daarvan in redelijkheid kan worden uitgegaan van het aantal vtbs dat is gebruikt in het *grenswaardenscenario* (zie voetnoot 9) waarop de gelijkwaardigheidscriteria zijn gebaseerd. Dit zou dan 507.700 vliegtuigbewegingen zijn.
19. In de (concept) MER 2016 is de hoeveelheid NOx bepaald bij 500.000 vliegtuigbewegingen en bedraagt 3.414 ton/jaar.
20. Het LVB kent overigens ook grenswaarden voor de emissie van NOx, maar deze zijn per *gecorrigeerde vliegtuigbeweging*. Met de grenswaarden wordt een schone vloot geborgd, maar er is geen maximum ten aanzien van het verkeersvolume. De totale emissie van NOx (en verbonden stikstofdepositie) is daarmee binnen de gelijkwaardigheidscriteria alleen indirect begrensd.
21. In het MER 2007 voor de korte termijn is de hoeveelheid NOx niet als een jaartotaal (absoluut) berekend, maar alleen per gecorrigeerde vliegtuigbeweging (dus relatief). In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van in eerdere MER'en berekende NOx-emissie, zowel absoluut in ton per jaar als relatief, per gecorrigeerde vliegtuigbeweging, in gram per ton.

MER/LVB	Vtb's in het scenario	NOx relatief g/ton	NOx absoluut ton/jaar
2003	517.000	68,0 ¹⁰	3.802
2004	507.700	68,0	3.734
2008	493.000	64,5	-
2016	500.000	64,1	3.414

vliegtuigen, wordt gevlogen, of dat er een andere verdeling van de vluchten over de dag wordt gehanteerd. In beginsel is het door de sector aangeleverde basisscenario 2010 het uitgangspunt voor het berekenen van de grenswaarden en de gebieden." (MER 2003, Hoofdrapport, blz. 14). De hier bedoelde Situatie 2010 is de situatie die past binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Hierbij is geluid het knellende criterium. Dit scenario wordt ook wel het *grenswaardenscenario* genoemd omdat de grenswaarden voor de geluidbelasting daarvan zijn afgeleid.

⁹ Voor de passende situatie zijn de emissies van het MER 2003 gecorrigeerd voor het lagere verkeersvolume met een factor 0.98. Dit gegeven de verhouding in verkeersvolume in de passende situatie en het scenario voor de luchtemissieberekeningen van 507.700 : 517.000.

¹⁰ In het MER 2003 wordt een waarde in kg/ton gerapporteerd en worden de gewichten per vliegtuig berekend i.p.v. vliegtuigbeweging. Het getal in deze tabel is als volgt berekend: 0,1360 x 1000 / 2.

22. In het gebruiksjaar 2019 waren er 497.400 vliegtuigbewegingen (handelsverkeer). De NOx emissie daarbij bedroeg 3.534 ton/jaar en 65,5 g/ton per gecorrigeerde vliegtuigbeweging. De prognose in de (concept) MER 2016, gebaseerd op gebruiksjaar 2020, is dus iets lager maar geeft een vergelijkbaar beeld.

IV Slot

23. Uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat de exploitatie van de Luchthaven, ook met het huidige aantal feitelijke vliegtuigbewegingen, blijft binnen de bestaande rechten in 2004 en – uitgaande van de gelijkwaardigheidscriteria – ook in 1994.

Schiphol Airport is graag bereid tot het geven van een nadere mondelinge toelichting op het bovenstaande.

Met vriendelijke groet,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Advocaat

10.2.e

Advocaat

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Notitie hh verzoek i.r.t. slots
Datum: donderdag 19 maart 2020 12:46:12

Dag 10.2.e

Het voordeel is dat er, behoudens wat telefonische vergaderingen, doorgewerkt kan worden. Hoop dat het jou ook zo vergaat. Dank voor de link, ik ga zoeken.

Groet

10.2

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 19 maart 2020 12:41

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: Notitie hh verzoek i.r.t. slots

Dag 10.2,

Lukt het een beetje om te werken in deze bijzondere tijden?

Ik hoop het! Ik heb even een linkje opgenomen naar de site van de ORS (omgevingsraad Schiphol). Die site heeft een mooi overzicht van alle adviezen en reacties van het kabinet.

<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/adviezen-alderstafel/>

Het advies waar in de 3^e bullet op bedoeld wordt is het advies uit 2013 die weer een link heeft met de adviezen uit de jaren daarvoor.

Werkze!

grt

Van: 10.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 18 maart 2020 14:58

Aan: 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Notitie hh verzoek i.r.t. slots

Dag 10.2.e

In de notitie wordt bij de 3^e bullet 'de kabinetsreactie' genoemd.

Ik kon niet verder dan de brief van 25 juni 2007, kamerstuk 29667, nummer 49.

Hebben we het dan over dezelfde brief of doel jij nog op een andere en zo ja welke.

Als die beschikbaar is dan zie ik die graag.

Alvast dank en groet

10.2

Van: 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 12 maart 2020 13:29

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>

CC: 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e

@minienw.nl>

Onderwerp: Notitie hh verzoek i.r.t. slots

Dag 10.2,

Zoals gisteren aangegeven een korte notitie over de slotverordening irt tot het handhavingsverzoek.

Aangezien ik me kan voorstellen dat je/jullie hierover vragen hebben bij deze ook het aanbod om hierover verder te praten met o.a. onze juridische afdeling. Laat maar weten of je/jullie daar behoefte aan hebben.

Groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you

by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Notitie hh verzoek i.r.t. slots
Datum: zondag 15 maart 2020 21:32:20
Bijlagen: 11.1

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 12 maart 2020 13:29
Aan: 10.2.e
CC: 1
 0

Onderwerp: Notitie hh verzoek i.r.t. slots

Dag 10.2.

Zoals gisteren aangegeven een korte notitie over de slotverordening irt tot het handhavingsverzoek.

Aangezien ik me kan voorstellen dat je/jullie hierover vragen hebben bij deze ook het aanbod om hierover verder te praten met o.a. onze juridische afdeling. Laat maar weten of je/jullie daar behoefte aan hebben.

Groet,
10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Re: Notitie hh verzoek i.r.t. slots
Datum: donderdag 12 maart 2020 17:12:51

Dag 10.2.e

Dank je wel. De notitie snel doorlezende denk ik graag gebruik te maken van het aanbod voor bader overleg. In ieder geval graag een verwijzing naar het referentie-of kamernummers van de kabinetsreactie. Ben nu onderweg maar kombhier morgen op terug. Alvast dank en groet

10.2.
e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 12 mrt. 2020 om 13:28 heeft 10.2.e - DGB het volgende geschreven:

Dag 10.

Zoals gisteren aangegeven een korte notitie over de slotverordening irt tot het handhavingsverzoek.

Aangezien ik me kan voorstellen dat je/jullie hierover vragen hebben bij deze ook het aanbod om hierover verder te praten met o.a. onze juridische afdeling. Laat maar weten of je/jullie daar behoefte aan hebben.

Groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @minienw.nl
Cc: 10.2.e
Onderwerp: planning luchtvaartzaken
Datum: woensdag 4 maart 2020 16:22:50

Dag 10.2.e

Zoals je bekend is heeft LNV een deadline van 1 april voor de afzonderlijke handhavingsbesluiten voor alle nationale luchthavens. Het liefst stemmen wij het rond dit tijdstip van verzending nauwer met jullie af wat er rond die tijd (begin april) nog meer aan luchtvaartdiscussies speelt. Kunnen jullie een doorkijk geven naar wat er zo rond 1 april uitgaat naar de Tweede Kamer?

Andere vraag: wordt het MER/LHB voor LA op dit moment geactualiseerd?

We horen graag van jullie!

Groet, 10.
2

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: 02. Zienswijze IenW op hh-verzoek Greenpeace over Schiphol bij LNV
Datum: woensdag 26 februari 2020 09:31:06
Bijlagen: [02. Zienswijze IenW op hh-verzoek Greenpeace over Schiphol bij LNV.DOCX](#)

Hoi 10.2.e

Hierbij onze concept-zienswijze op het hh-verzoek Greenpeace zoals dat bij de minister ligt.
Omdat ik niet weet hoelang het nog duurt voordat ze een reactie geeft, mail ik het alvast aan jullie.

Groeten,

10.2

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol [BR-M.FID2083984]
Datum: vrijdag 21 februari 2020 08:24:36

Dag 10.2.e,
 Akkoord.
 Groet
 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 20 februari 2020 18:12

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e

Onderwerp: RE: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol [BR-M.FID2083984]

Geachte 10.2.e,

Zoals vandaag met u besproken, zal Schiphol in de eerste week van maart inhoudelijk reageren op onderstaande vragen.

Graag verneem ik met een enkel woord een bevestiging dat dat akkoord is.

Alvast dank voor de moeite.

Vriendelijke groet,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Partner | Lawyer (advocaat)

T +31 20 577 10. | M +31 6 10.2.e | F +31 20 577 1775

E 10.2.e @debrauw.com | www.debrauw.com

PO Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | Shanghai | Singapore

From: 10.2.e @minlnv.nl>

Sent: zondag 16 februari 2020 21:22

To: 10.2.e @debrauw.com>

Subject: FW: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol

Geachte 10.2.e

Onderstaand bericht kreeg ik onbesteld retour.

Ik zag dat ik een foutief e-mailadres had opgenomen, excuus daarvoor en nogmaals een pging.

Groet

10.2.e

Team Natuurvergunningen

Ministerie van Landbouw,

Natuur en Voedselkwaliteit

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 18:31

Aan: 10.2.e @debrauw.com>;

10.2.e @debrauw.com>; 10.2.e

@minezk.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>;

10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e

@minlnv.nl>; 10.2.e @minlnv.nl>

CC: Stikstof LNV 10.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol

Geachte 10.2.e,

Vanmiddag sprak ik u (mevrouw Van den Biggelaar) telefonisch over het handhavingsverzoek van MOB ten aanzien van Luchthaven Schiphol.

Met betrekking tot dit handhavingsverzoek heb ik de Luchthaven Schiphol in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Daar heeft u, namens Luchthaven Schiphol, gebruik van gemaakt; dank daarvoor.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om nog een aanvullende vraag aan u (Luchthaven Schiphol) te stellen.

Vooralsnog ga ik er van uit dat toestemming is verleend voor de Luchthaven Schiphol bij het

bijgaande aanwijzingsbesluit van 1965. Dat is ruim voor de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 voor gebieden die (mede) zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, zoals het gebied Naardermeer. Dat betekent dat sprake zou zijn van bestaande rechten. Daarnaast ga ik er vooralsnog van uit dat het bestaand recht publiekrechtelijk is beperkt door het Luchthavenverkeersbesluit 2008, met (bestaande) milieugebruiksruimte van 35 KE en een doorgroeimogelijkheid tot 480.000 vliegbewegingen.

Om te kunnen bepalen in hoeverre er sprake is van depositie die uitkomt boven het bestaand recht, vraag ik u (Luchthaven Schiphol) om de volgende berekening te maken, aan de hand van de op dit moment beschikbare versie van AERIUS Calculator 2019A:

- 1. De depositie van het maximale aantal vliegbewegingen dat mogelijk was met het vierbanenstelsel, tot een maximum van 480.000 vliegbewegingen. Op basis van de emissiecijfers van destijds.*

Voor zover in 2008 feitelijk sprake was van minder dan 480.000 vliegtuigbewegingen, kunt u de feitelijke gebruikte toestellen/motoren verhoudingsgewijs doorrekenen tot 480.000.

- 2. De depositie van de huidige situatie, 500.000 vliegbewegingen op de huidige vijf banen, met de emissiecijfers van nu.*

- 3. Een verschilberekening tussen 1 en 2.*

In verband met de afwerking van het handhavingsverzoek verzoek ik u om de gevraagde gegevens uiterlijk 24 februari 2020 aan mij toe te sturen

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van mijn bericht, dan kunt u contact met mij opnemen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Team Natuurvergunningen

06-10.2.e

Ministerie van Landbouw,

Natuur en Voedselkwaliteit

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information.

If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.

A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Afspraak [BR-M.FID2083984]
Datum: woensdag 19 februari 2020 10:43:40

Dag allen

Heb gekeken of er bij LNV vergaderruimte is, maar dat is negatief.
 Er is geen ruimte beschikbaar.
 Hopelijk is er bij IenW nog ruimte.
 Tijd voor ons komt uit van 10.00 tot 12.00 uur

Groet

10.
2

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @debrauw.com>
Verzonden: woensdag 19 februari 2020 10:38
Aan: 10.2.e @minlnv.nl>
CC: 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Afspraak [BR-M.FID2083984]

Goedemorgen,

Ik kreeg zojuist het bericht van 10.2.e van IenW dat hij en zijn collega 10.2.e beschikbaar zijn voor overleg op donderdagochtend 20/2. Mogelijk sluit ook 10.2.e aan. 10.2.e gaf aan een voorkeur te hebben voor overleg in Den Haag. Dat is wat ons betreft natuurlijk prima. Van onze kant zullen naast mijzelf aanwezig zijn 10.2.e en 10.2.e

Kunt u - zo nodig in overleg met IenW - precieze aanvangstijd en locatie bepalen, en ons dat laten weten?
 Alvast dank!

Vriendelijke groet,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Partner | Lawyer (advocaat)

T +31 20 577 1339 | M +31 6 10.2.e | F +31 20 577 1775 E 10.2.e @debrauw.com
 | www.debrauw.com PO Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | Shanghai | Singapore

-----Original Message-----

From: 10.2.e @minlnv.nl>
Sent: dinsdag 18 februari 2020 15:17
To: 10.2.e @debrauw.com>
Subject: RE: Afspraak

Dag 10.2.e

Prima, van de collega's weet ik dat 10.2. de Groot-Valenteijn (juriste), 10.2.e (teamcoördinator) en ik van de partij kunnen zijn.
 Collega 10.2.e (vergunningverlening) onderzoekt nog of hij een afspraak kan verzetten.

Vanwege een afspraak 's middags in Amsterdam is voor mij Amsterdam/Schiphol een goede plaats van samenkomst, maar uiteraard kan ik op het Ministerie ook een locatie zoeken.

Is het tijdstip 10.00 - 12.00 uur (of zoveel eerder als kan) een optie?
Hoor het graag.

Grot
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e @debrauw.com>

Verzonden: dinsdag 18 februari 2020 14:40

Aan: 10.2.e @minlnv.nl>

CC: 10.2.e @minienw.nl

Onderwerp: Afspraak

Geachte heer 10.2.e ,

10.2.e 10.2.e en ik zijn beschikbaar op donderdagochtend 20/2 en eventueel (als het niet anders kan) ook op vrijdag 21/2 tot max 1300 uur.

Ik heb van 10.2.e nog geen bevestiging over mogelijkheden. Maar wellicht kan hij met een reply op deze mail laten weten of hij ook beschikbaar is.

Vriendelijke groet,
10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information.

If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.
De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.

A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e @debrauw.com"
Onderwerp: FW: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol
Datum: zondag 16 februari 2020 21:22:23
Bijlagen: 11.1

Geachte 10.2.e

Onderstaand bericht kreeg ik onbesteld retour.

Ik zag dat ik een foutief e-mailadres had opgenomen, excuus daarvoor en nogmaals een poging.

Groet

10.2.e

Team Natuurvergunningen
 Ministerie van Landbouw,
 Natuur en Voedselkwaliteit

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 18:31

Aan: 10.2.e @debrauw.com'; 10.2.e @debrauw.com'; 10.2.e

CC: Stikstof LNV

Onderwerp: Nadere vragen m.b.t. Handhavingsverzoek MOB Schiphol

Geachte mevrouw Van den 10.2.e

Vanmiddag sprak ik u (10.2.e) telefonisch over het handhavingsverzoek van MOB ten aanzien van Luchthaven Schiphol.

Met betrekking tot dit handhavingsverzoek heb ik de Luchthaven Schiphol in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Daar heeft u, namens Luchthaven Schiphol, gebruik van gemaakt; dank daarvoor.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om nog een aanvullende vraag aan u (Luchthaven Schiphol) te stellen.

Vooralsnog ga ik er van uit dat toestemming is verleend voor de Luchthaven Schiphol bij het bijgaande aanwijzingsbesluit van 1965. Dat is ruim voor de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 voor gebieden die (mede) zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, zoals het gebied Naardermeer. Dat betekent dat sprake zou zijn van bestaande rechten. Daarnaast ga ik er vooralsnog van uit dat het bestaand recht publiekrechtelijk is beperkt door het Luchthavenverkeersbesluit 2008, met (bestaande) milieugebruiksruimte van 35 KE en een doorgroeimogelijkheid tot 480.000 vliegbewegingen.

Om te kunnen bepalen in hoeverre er sprake is van depositie die uitkomt boven het bestaand recht, vraag ik u (Luchthaven Schiphol) om de volgende berekening te maken, aan de hand van de op dit moment beschikbare versie van AERIUS Calculator 2019A:

1. De depositie van het maximale aantal vliegbewegingen dat mogelijk was met het vierbanenstelsel, tot een maximum van 480.000 vliegbewegingen. Op basis van de emissiecijfers van destijds.
Voor zover in 2008 feitelijk sprake was van minder dan 480.000 vliegtuigbewegingen, kunt u de feitelijke gebruikte toestellen/motoren verhoudingsgewijs doorrekenen tot 480.000.
2. De depositie van de huidige situatie, 500.000 vliegbewegingen op de huidige vijf banen, met de emissiecijfers van nu.
3. Een verschilberekening tussen 1 en 2.

In verband met de afwerking van het handhavingsverzoek verzoek ik u om de gevraagde gegevens uiterlijk 24 februari 2020 aan mij toe te sturen

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van mijn bericht, dan kunt u contact met mij opnemen.

Vriendelijke groet,

10.2.e

Team Natuurvergunningen
 06-10.2.e
 Ministerie van Landbouw,
 Natuur en Voedselkwaliteit

ALGEMENE ZAKEN

TOEPASSING VAN ARTIKEL 78 VAN DE WET OP DE BEDRIJFSORGANISATIE TEN AANZIEN VAN HET PRODUKTSCHAP VOOR ZUIVEL

BESLUIT

van 18 augustus 1962, houdende toepassing van artikel 78 van de Wet op de Bedrijfsorganisatie ten aanzien van het Produktschap voor Zuivel

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van de Minister van Algemene Zaken van 9 augustus 1962, nr. 7786, afdeling Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie, de Sociaal-Economische Raad gehoord;

Gelet op artikel 78 van de Wet op de Bedrijfsorganisatie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Voor de periode aanvangende 15 oktober 1962 en eindigende 14 oktober 1964 wordt tot voorzitter van het produktschap voor Zuivel benoemd: ir. B. van Dam te Waddinxveen.

Onze Minister van Algemene Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit, dat zal worden bekendgemaakt in de *Nederlandse Staatscourant*.

Porto Ercole, 18 augustus 1962.

De Staatssecretaris van Algemene Zaken,
N. Schmelzer.

JULIANA.

TOEPASSING VAN ARTIKEL 78 VAN DE WET OP DE BEDRIJFSORGANISATIE TEN AANZIEN VAN HET PRODUKTSCHAP VOOR PLUIMVEE EN EIEREN

BESLUIT

van 25 augustus 1962, houdende toepassing van artikel 78 van de Wet op de Bedrijfsorganisatie ten aanzien van het Produktschap voor Pluimvee en Eieren

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van de Minister van Algemene Zaken van 14 augustus 1962, nr. 7802, afdeling Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie, de Sociaal-Economische Raad gehoord;

Gelet op artikel 78 van de Wet op de Bedrijfsorganisatie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Voor de periode, aanvangende 1 september 1962 en eindigende 31 augustus 1964, wordt tot voorzitter van het produktschap voor Pluimvee en Eieren benoemd: H. W. Garrelds te Bilthoven.

Onze Minister van Algemene Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit, dat zal worden bekendgemaakt in de *Nederlandse Staatscourant*.

Porto Ercole, 25 augustus 1962.

De Staatssecretaris van Algemene Zaken,
N. Schmelzer.

JULIANA.

VERKEER EN WATERSTAAT

AANWIJZING LUCHTVAARTTERREIN SCHIPHOL

17 augustus 1962 / Nr. Lt/13917 / Rijksluchtvaartdienst

De Minister van Verkeer en Waterstaat.

Gelet op de artikelen 18, eerste lid, onder a. 25 en 80, derde lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47),

Besluit:

Artikel 1

Het terrein, als aangegeven op de bij deze beschikking behorende kaart (gemarkt „Bijlage A”), gelegen in de provincie Noordholland, bestaande uit de percelen, vermeld op de bijlage, behorende bij deze beschikking (gemarkt „Bijlage B”), wordt ten behoeve van de N.V. Luchthaven Schiphol, hierna te noemen: exploitant, onder de benaming „Luchthaven Schiphol” aangewezen als luchtvaartterrein.

Artikel 2

De bovengenoemde aanwijzing heeft betrekking op:

- het openbaar — waaronder begrepen zowel het nationaal als het internationaal — luchtverkeer met burgerlijke vliegtuigen;
- oefen- en proefvluchten met burgerlijke vliegtuigen.

Artikel 3

Aan deze aanwijzing worden de volgende voorwaarden verbonden:

- Het uitvoeren van oefen- en proefvluchten is afhankelijk van de toestemming van de verkeersleidingsdienst en kan door de exploitant worden beperkt tot bepaalde gedeelten van een etmaal.
- De exploitant is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking te stellen, welke nodig zijn voor de van rijkswege uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer.
- De exploitant is verplicht ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond dan wel plaatsruimte op aanwezige gebouwen ter beschikking te stellen voor de plaatsing en instandhouding van elektronische en meteorologische hulpmiddelen en de daarbij behorende werken ten dienste van het luchtverkeer.
- Ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat moet de exploitant voldoende gelegenheid geven voor het afhandelen van luchtreizigers, van luchtvracht en van post, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen, die de afhandeling verzorgen.

Artikel 4

De beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 januari 1959, nr. TW/10526, wordt ingetrokken.

's-Gravenhage, 17 augustus 1962.

De minister voornemd,
H. A. Korthals.

BIJLAGE A zie pag. 3.

BIJLAGE B

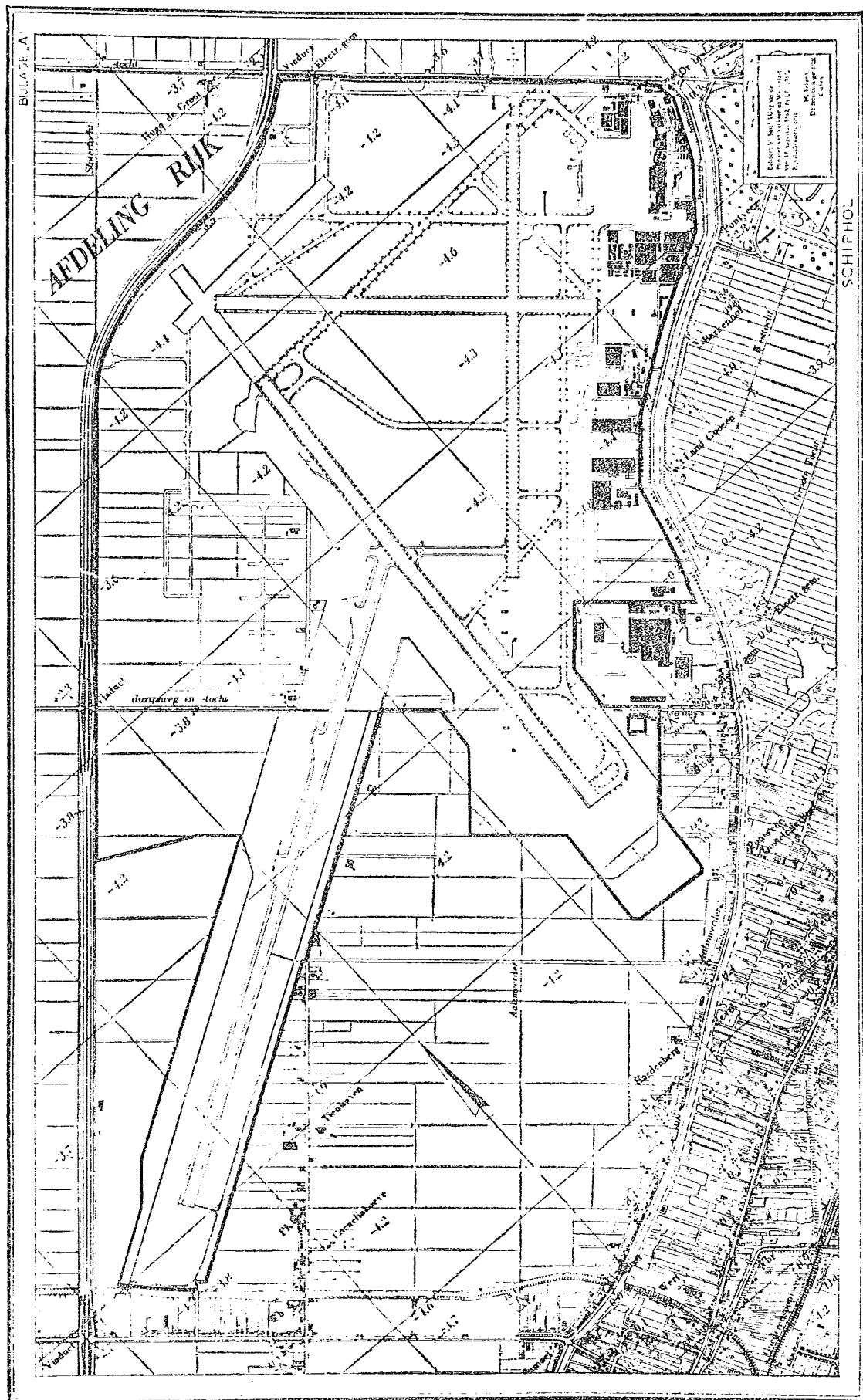
Staat van percelen

Percelen, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer:

Sectie I		Sectie K
372	2359	3452
2101	2361	3539
2102	2391	3567
2103	2395	3696
2104	2470	4155
2105	2477	4858
2106	2478	4955
2109	2502	4960
2110	2503	4964
2112	2504	4984
2113	2521	4985 (ged.)
2114	2522	4692
2115	2541	
2118	2542	
2119	2551	
2120	2552	
2122	2602	
2123	2639	
2124	2668	
2125	2669 (ged.)	
2126	2670	
2264	2678	
2265	2679	
2315	2680 (ged.)	
2327	2699	
2346	2700	
2347	2701	

Behoort bij de beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962, nr. Lt/13917 Rijksluchtvaartdienst.

Mij bekend,
De secretaris-generaal,
Gieben.



s, Johan Arnold, geb. 5-10-1905 te Eindhoven, los arbeider, woonde van 1-10-1965 tot en met 1-10-1966;

Stienstra, Wiehrens, geb. 20-12-1932 te Hellendoorn, vertegenwoordiger, won. te **Groningen**, Parklaan 10, bij kennis van de kantorechthouder te Zwolle van 9-9-1965 voor 6 maanden, van 2-10-1965 tot en met 30-3-1966;

Stoffer, Hendrik Johannes, geb. 27-8-1944 te Vleuten, chauffeur, won. te **Vleuten de Meern**, Prins Hendrikweg 68, bij kennis van de kantorechthouder te Dordrecht van 15-9-1965 voor 4 maanden, van 8-10-1965 tot en met 4-2-1966;

Swithoff, Abraham Jan, geb. 25-11-1922 te Groningen, regeltchnikus, won. te **Groningen**, Gorechtade 70b, bij kennis van de politierechter te Groningen van 7-9-1965 voor 1 jaar, waarvan 6 maanden v.w., terwijl het o.v. gedeelte wordt vermindert met de termijn in zijn geheel;

Swart, Timotheus Anthonius, geb. 30-9-1931 te Amersfoort, glazenwasser, won. te **Soest**, Nieuweweg 34, bij kennis van de arr.-rechtbank te Utrecht van 27-7-1965 voor 6 maanden, van 29-9-1965 tot en met 27-3-1966;

Taal, Pieter, geb. 7-5-1943 te 's-Gravenhage, chauffeur, won. te 's-Gravenhage, Zeelandstraat 21, bij kennis van de politierechter te Breda van 10-9-1965 voor 4 maanden, van 21-9-1965 tot en met 18-1-1966;

Theunls, Johannes David, geb. 5-7-1943 te Rotterdam, gossier, won. te **Rotterdam**, Zwaanshals 34b, bij kennis van de politierechter te Rotterdam van 8-9-1965 voor 1 jaar, van 1-10-1965 tot en met 30-9-1966;

Thoon, Johanna Frederika van den, geb. 26-3-1924 te Rotterdam, echtgenote van M. Olij, won. te **Teteringen**, Meerberg 2, bij kennis van de arr.-rechtbank te Breda van 4-3-1965 voor 4 maanden, van 24-9-1965 tot en met 21-1-1966;

Veen, Jakob van der, geb. 13-7-1940 te Gasselte, grondwerker, won. te **Veendam**, Schaperstraat 32, bij kennis van de politierechter te Groningen van 7-9-1965 voor 10 maanden, te verminderen met 1 maand van 30-9-1965 tot en met 26-6-1966;

Veen, Jan ten, geb. 7-9-1931 te Steenwijk, opperman, won. te **Rotterdam**, Corn. Trompstraat 7b, bij kennis van de kantorechthouder te Harderwijk van 7-9-1965 voor 1 jaar, van 30-9-1965 tot en met 29-9-1966;

Vries, Christoffer de, geb. 23-6-1922 te Aalten, koopman in machinerieën, won. te **Westervoort**, Hamerstraat 51, bij kennis van de politierechter te Arnhem van 6-9-1965 voor 3 maanden, van 2-11-1965 tot en met 28-12-1965;

Vries, Hendrik, geb. 29-9-1929 te Utrecht, sergeant-telegrafist, won. te **Vlissingen**, a.b. van het Wachschip, bij kennis van de Permanente Krijgsraad Ned. voor de Zeemacht te 's-Gravenhage van 9-9-1965 voor 2 jaren, te verminderen met 182 dagen, van 27-9-1965 tot en met 28-3-1967;

Vries, Jakob de, geb. 29-6-1906 te Nijholt, fabrieksarbeider, won. te **Peperga**, Engelsesteeg 3, bij kennis van de politierechter te Leeuwarden van 10-9-1965 voor 1 jaar, waarvan 6 maanden v.w., van 3-10-1965 tot en met 5-4-1966;

Wierenga, Johannes, geb. 9-7-1935 te Amsterdam, journalist, won. te **Amsterdam**, Ruijsdaelstraat 85 A/I, bij kennis van de arr.-rechtbank te Amsterdam van 30-8-1965 voor 6 maanden, te verminderen met 158 dagen, van 22-9-1965 tot en met 13-10-1965;

Wieringa, Edo, geb. 25-3-1922 te Hoogkerk, werktuigkundige, won. te **Amstelveen**, Zwingliweg 43, bij kennis van de arr.-rechtbank te Amsterdam van 3-9-1965 voor 8 maanden, waarvan 4 maanden v.w., terwijl het o.v. gedeelte wordt vermindert met 89 dagen, van 26-9-1965 tot en met 26-10-1965;

Wilbers, Arnoldus Henricus, geb. 27-4-1940 te Bakel en Milheze, opperman, won. te **Bakel en Milheze**, Nieuwe Uitleg 14, bij kennis van de politierechter te 's-Hertogenbosch van 16-8-1965 voor 4 maanden, van 25-8-1965 tot en met 22-12-1965;

Wilde, Dirk de, geb. 8-10-1915 te Duisburg, rijkschoolhouder, won. te **Amsterdam**, Thorn Prikkerstraat 9/I, bij kennis van de arr.-rechtbank te Amsterdam van 30-8-1965 voor 12 maanden, waarvan 6 maanden v.w., terwijl het o.v. gedeelte wordt vermindert met 111 dagen, van 22-9-1965 tot en met 29-11-1965;

Witenaar, Johannes, geb. 7-2-1946 te Groningen, elektricien, won. te **Groningen**, Tuinbouwstraat 104b, bij kennis van de kantorechthouder te Groningen van 7-9-1965 voor 6 maanden, van 30-9-1965 tot en met 28-3-1966;

Wongergem, Simon Adriaan, geb. 11-8-1922 te Middelburg, assuradeur, won. te **Middelburg**, De Ruijterstraat 18, bij arrest van het gerechtshof te 's-Gravenhage van 7-7-1965 voor 4 maanden, van 25-9-1965 tot en met 22-1-1966;

Wijk, Klaas, geb. 28-4-1948 te Groningen, i.l. metselaar, won. te **Groningen**, Bedumerstraat 143a, bij kennis van de kantorechthouder te Groningen van 7-9-1965 voor 1 jaar, van 30-9-1965 tot en met 29-9-1966;

a, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 10-3-1965, onder jaarnr. 26887 aan **Hoogenbosch**, Antoon Jan Baptiste Hendrik, geb. 3-5-1908 te Amsterdam, won. te **Amsterdam**, Churchilllaan 76-II, afgegeven rijbewijs van de cat. BE;

b, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 23-5-1962, onder jaarnr. 56235 aan **Knoistra**, Jelle, geb. 14-11-1919 te Dantumadeel, won. te **Velp**, gem. Rheden, Dr. Fabiusstraat 7, afgegeven rijbewijs van de cat. BE;

c, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 16-12-1964, onder jaarnr. 68707 aan **Nelissen**, Marinus, geb. 2-4-1931 te Rotterdam, won. te **Rotterdam**, Korfmakersstraat 4b, afgegeven rijbewijs van de cat. A en BE;

d, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 16-12-1964, onder jaarnr. 94795 aan **Noort**, Johannes, geb. 6-3-1891 te Heiloo, won. te **Heiloo**, Kennemerstraatweg 14, afgegeven rijbewijs van de cat. BE;

e, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 13-3-1963, onder jaarnr. 27159 aan **Strous**, Johannes Willem Petrus, geb. 6-5-1888 te Amsterdam, won. te **Amsterdam**, Stadionkade 10-III, afgegeven rijbewijs, voor zover betreft de cat. CE en DE;

f, het door de C. d. K. in de prov. Noord-Holland op 19-5-1965, onder jaarnr. 2694 aan **Velde**, Lamkje van der, geb. 4-6-1916 te Tietjerksteradeel, won. te **Heemstede**, Meer en Boslaan 28, afgegeven rijbewijs van de cat. BE;

g, het door de C. d. K. in de prov. Zuid-Holland op 16-5-1963, onder jaarnr. 40412 en op 11-10-1963, onder jaarnr. 85226 aan **Verhagen**, Petrus Hendrikus Johannes, geb. 13-8-1944 te Leidschendam, won. te **Leidschendam**, Stompwijkseweg 84, afgegeven rijbewijs van de cat. BE en BE, CE en DE;

3°, dat in de kennisgeving van 10-9-1965, nr. 15346 (*Stert.* 179/1965 en *Obl.* 38/1965), betreffende **Verhoeven**, Johannes Cornelis, geb. 29-5-1936 en won. te Oosterhout, enz., staat vermeld 'tot en met 27-9-1965'; dit moet zijn: tot en met 27-9-1965;

4°, dat de kennisgeving van 17-9-1965, nr. 15708 (*Stert.* 184/1965 en *Obl.* 39/1965), betreffende **Weszel**, Hugo Rudolph van, geb. 19-2-1934 en won. te 's-Gravenhage, enz., als vervallen dient te worden beschouwd.

AANWIJZING VAN DE UITBREIDING VAN DE LUCHTHAVEN SCHIPHOL ALS LUCHTVAARTTERREIN

17 september 1965 / Nr. Iur/14822 / Rijksluchtvaartdienst

De Minister van Verkeer en Waterstaat.

Overwegende:

dat ter gelegenheid van de voorgenomen aanwijzing van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol als luchtvaartterrein in de artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet bedoelde commissie is ingesteld;

dat op de door deze commissie gehouden zitting op 21 april 1965 door derden bezwaren zijn ingediend tegen de bovenbedoelde uitbreiding van de luchthaven Schiphol;

dat deze bezwaren zich hoofdzakelijk richten tegen het toemenen van geluidshinder en gevaar, hetgeen de uitbreiding tot gevolg zou hebben en wel in het bijzonder voor wat betreft het gebruik van de geprojecteerde baan 09-27 in dit gebied;

dat de commissie tegen de voorgenomen aanwijzing als zodanig geen bezwaar heeft, doch van oordeel is, dat daarbij voorwaarden moeten worden gesteld, op grond waarvan van het nieuwe luchthavencomplex zowel ten aanzien van de geluidshinder als met het oog op de gevaar risico's een zo verantwoord mogelijk gebruik wordt gemaakt;

dat — zoals overigens ook reeds in het verleden is geschied — eraan wordt gestreeft geluidshinder en gevaar risico's te beperken en dat intensief wordt gezocht naar middelen om de overlast zoveel mogelijk te beperken;

dat wordt gewezen op het feit, dat op 28 september 1961 door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat een commissie is ingesteld welke tot taak heeft advies uit te brengen over te treffen maatregelen om ernstige geluidshinder, veroorzaakt door vliegtuigen, buiten luchtvaartterreinen te voorkomen e.q. te bestrijden en eventuele voorstellen te formuleren tot wijziging of aanvulling van bestaande wettelijke bepalingen;

dat het bezwaar van geluidshinder — indien optredend — nochtans niet opweegt tegen het nationale belang voor Nederland via Schiphol op het internationale luchtverkeersnet te zijn aangesloten;

Gelet op de artikelen 18, 24 en 25, eerste lid onder b, van de Luchtvaartwet;

Gezien het verzoekschrift van de N.V. Luchthaven Schiphol van 29 januari

1965 en het advies van de commissie, bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet, van 1 juni 1965;

Besluit:

Enig artikel

De beschikking van 17 augustus 1962, nr. I.T/13917, van de Minister van Verkeer en Waterstaat (*Stert.* 1962, 159), houdende aanwijzing van de 'luchthaven Schiphol' als luchtvaartterrein, heeft mede betrekking op een terrein als aangegeven op de bij deze beschikking behorende kaart (gemarct 'Bijlage A') gelegen in de provincie Noord-Holland en bestaande uit de kadastrale percelen gemeente Haarlemmermeer:

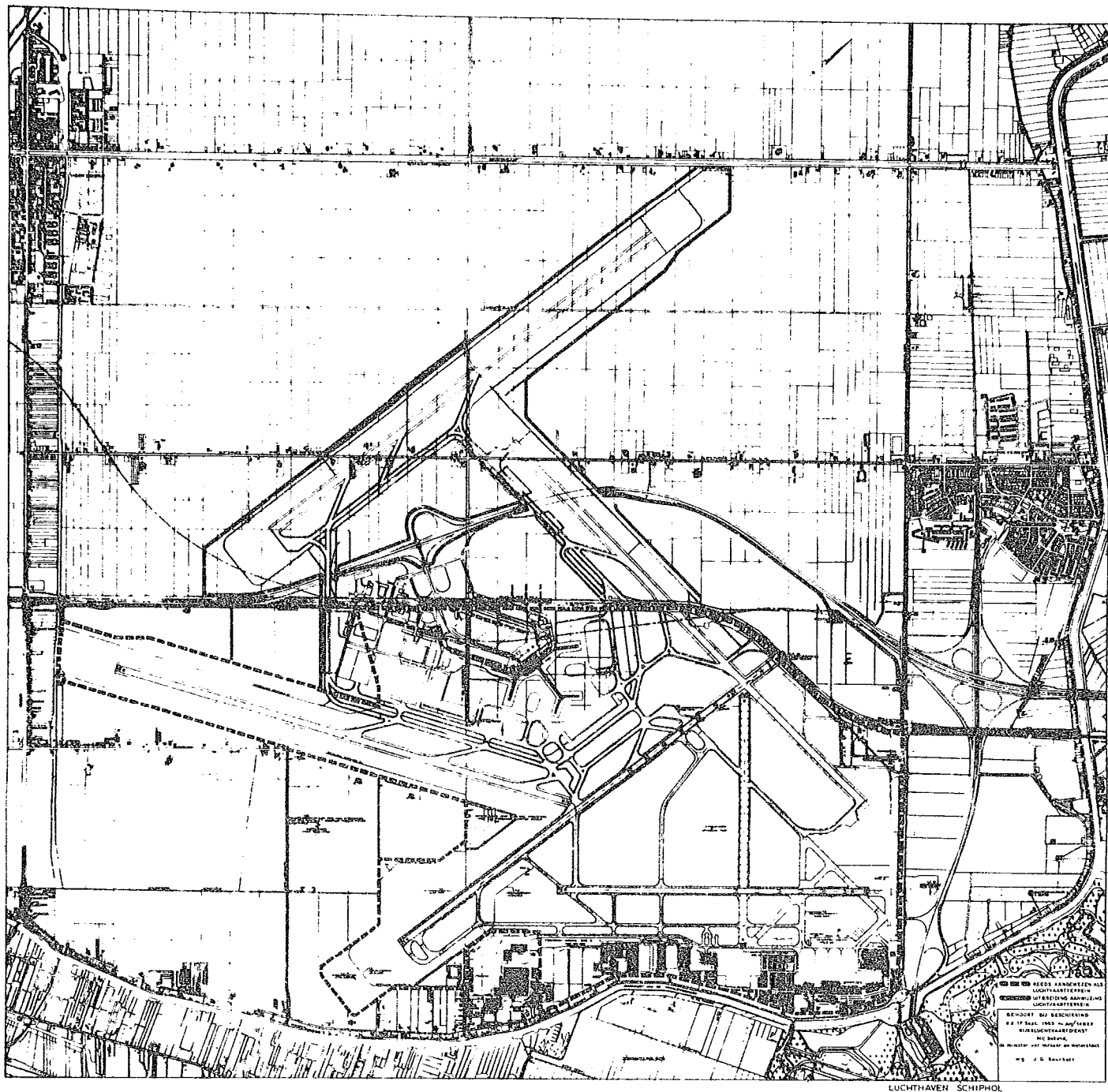
a. sectie I, nrs. 2311, 2340 (gedeeltelijk), 2411, 2443, 2444, 2752, 2753, 2760, 2788, 2789 (gedeeltelijk), 2791 (gedeeltelijk), 2792 (gedeeltelijk), 2793 (gedeeltelijk), 2794 (gedeeltelijk), 2797, 2799, 2800, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2810, 2812, 2814, 2818 (gedeeltelijk), 2845 (gedeeltelijk), 2847, 2849 (gedeeltelijk), 2850 (gedeeltelijk), 2853 (gedeeltelijk), 2855 (gedeeltelijk);

b. sectie K, nrs. 4169 (gedeeltelijk), 4242, 4959 (gedeeltelijk), 4962, 5057, 5062, 5065, 5066 (gedeeltelijk), 5067 (gedeeltelijk), 5068 (gedeeltelijk), 5069, 5070, 5071 (gedeeltelijk), 5072 (gedeeltelijk), 5073, 5074, 5075 (gedeeltelijk), 5079, 5080 (gedeeltelijk), 5082 (gedeeltelijk), 5084 (gedeeltelijk), 5120 (gedeeltelijk), 5123 (gedeeltelijk), 5157, 5159 (gedeeltelijk), 5165, 5166 (gedeeltelijk), 5167, 5168, 5169, 5218 (gedeeltelijk), 5220 (gedeeltelijk).

Van deze beschikking, welke in de *Nederlandse Staatscurant* zal worden gepubliceerd, zal afschrift worden gezonden aan de Minister van Defensie, de Minister van Financiën, de Minister van Justitie, de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Dreef 3 te Haarlem, Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer te Hoofddorp, het Bestuur van de Haarlemmermeerpolder te Hoofddorp, de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland van de Waterstaat, Wagenweg 66 te Haarlem, de N.V. Luchthaven Schiphol, alsmede aan degenen, die, hetzij schriftelijk, hetzij mondeling bezwaren hebben ingediend bij de commissie als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet.

's-Gravenhage, 17 september 1965.

De minister voornoemd,
J. G. Surhoff.



LUCHTHAVEN SCHIPHOL

PLAATSELIJKE BESTUREN

Gemeente Eelde

De burgemeester van Eelde maakt bekend, dat voor een ieder ter gemeentesecretarie ter inzage ligt het raadsbesluit dd. 11 oktober 1965 nr. 15, dat op 18 oktober 1965 in werking treedt en waarbij is verklaard, dat een bestemmingsplan wordt voorbereid voor de percelen, kadastraal bekend gemeente Eelde, sectie E, nrs. 976, 1017, 1768, 1775 en 1981, en voor de gronden, omsloten door de volgende wegen of gedeelten daarvan: Schuiteweg - Stoffel Holterweg (gedeelte tussen Zevenhuizenweg en Stoffel Holterweg) - Stoffel Holterweg - Zevenhuizenweg (gedeelte tussen Stoffel Holterweg en Dumerlaan) - Dumerlaan (gedeelte tussen Zevenhuizenweg en Schuiteweg). Daarbij is bepaald, dat het ten aanzien van bovengenoemde gebied verbod is grondwerken anders dan voor landbouwbedrijfsdoeleinden en een diepte van maximaal 30 centimeter, dat te worden zonder of afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders.

Eelde, 12 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd
Mr. B. Struben

Gemeente Schaasberg

Bekendmaking

De burgemeester van Schaasberg brengt, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ter openbare kennis, dat een ontwerp voor het bestemmingsplan 'Aan de Slagboom', met bijbehorende voorschriften, van 16 oktober 1965 al gedurende een maand ter secretarie (de afdeling voor een ieder ter inzage ligt) Gedurende bovengenoemde termijn kan een ieder schriftelijk bij de gemeenteraad bezwaren tegen het ontwerp indienen.

Schaasberg, 15 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd
E. M. J. Prak

Gemeente Zoutland

Voorbereiding bestemmingsplan

De burgemeester der gemeente Zoutland maakt bekend, dat voor de gronden, grenzende aan het uitbreidingsplan 'Klein Noord Oost' en het uitbreidingsplan 'De Blesweg', het besluit van de raad der gemeente dd. 5 oktober 1965 is bepaald, dat een bestemmingsplan wordt voorbereid.

Zoutland, 15 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd
J. de Pree, w.d.

Gemeente Wessem

De burgemeester der gemeente Wessem brengt ter openbare kennis, dat vanaf 20 oktober 1965 ter gemeentesecretarie gedurende een maand voor een ieder ter inzage ligt:

a. het ontwerp voor een bestemmingsplan voor het gebied Hofstraat—Pastoor Janssenstraat, 1de fase (uitbreiding woongebied);

b. het ontwerp voor een bestemmingsplan voor het gebied Beekstraat en omgeving (aanleg lighaven) en voor het gebied, gelegen tussen de Thornerweg en de Thornerbeek (aanleg recreatieoord).

Gedurende voormelde termijn kan een ieder schriftelijk bij de gemeenteraad bezwaren indienen tegen genoemde ontwerpbestemmingsplannen.

Wessem, 15 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd,
A. M. M. Kerckhoffs.

Gemeente Wymbritseradeel

Ontwerp bestemmingsplannen

De burgemeester van Wymbritseradeel maakt bekend, dat vanaf 18 oktober 1965 gedurende een maand ter secretarie ter inzage liggen de navolgende ontwerpbestemmingsplannen met behoudingsvoorschriften:

Abbege, Blauwhuis, Folgare, Gaastmeer, Gouw, Gouma, Heeg, Hommers, Jutfr, Nijegyl, Nijland, Olfingawier, Oosthem, Oppenhuizen, Utwelingerga,

Oudega, Ovingahuizen, De Potten, Scharnegoutum, Tirns, Westhem, Wolsum, Woudsend en Ysbrechtum.

Belanghebbenden kunnen gedurende deze termijn schriftelijk bezwaren indienen tegen deze ontwerpen bij de gemeentesecretarie.

Sneek, 14 oktober 1965.

De burgemeester van
Wymbritseradeel,
J. van Hout.

Gemeente Giessenburg

Bekendmaking

De burgemeester der gemeente Giessenburg maakt hierbij bekend, dat de gemeenteraad in zijn vergadering van 12 oktober 1965 een bestemmingsplan, strekkende tot herziening van het uitbreidingsplan in onderdelen 'Plan Dorp Zuid II', heeft vastgesteld. Het vastgestelde bestemmingsplan ligt met ingang van 17 oktober 1965 gedurende één maand ter gemeentesecretarie voor een ieder ter inzage.

Gedurende deze termijn van één maand kunnen zij, die zich tijdig met bezwaren tot de gemeenteraad hebben gewend, bezwaren indienen bij de Gedeputeerde Staten der provincie Zuid-Holland te 's-Gravenhage.

Giessenburg, 14 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd,
N. van der Brugge.

Gemeente Haarlemmermeer

Voorbereiding bestemmingsplannen

De burgemeester van Haarlemmermeer brengt ter openbare kennis, dat vanaf heden ter gemeentesecretarie van Haarlemmermeer, te Hoofddorp, afdeling 6, des morgens van 8.30—12 uur, ter inzage ligt het besluit van de raad der gemeente dd. 7 oktober 1965, nr. 336, waarbij is bepaald, dat bestemmingsplannen worden voorbereid voor het grondgebied der gemeente, met uitzondering van die gronden, welke begrepen zijn in de met name in het besluit genoemde uitbreidingsplannen, c.q. wijzigingen van uitbreidingsplannen.

Hoofddorp, 15 oktober 1965.

De burgemeester voornoemd,
F. Th. Dijkmeester.

Gemeente Oosterhesselen

Voorbereiding bestemmingsplan

Vanaf heden ligt ter gemeentesecretarie voor een ieder ter inzage het besluit van de raad der gemeente, waarbij is bepaald, dat een bestemmingsplan zal worden voorbereid voor het gehele gebied van de gemeente, voor zover niet behorende tot een bebouwde kom.

Oosterhesselen, 13 oktober 1965.

De burgemeester van
Oosterhesselen,
R. S. Hofstee Holthrop.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: stikstof
Datum: maandag 3 februari 2020 10:52:34

11.1

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 3 februari 2020 10:44

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: stikstof

11.1

Van: 10.2.e <@minlnv.nl>

Verzonden: maandag 3 februari 2020 10:42

Aan: 10.2.e <@minienw.nl>

CC: 10.2.e <@minlnv.nl>

Onderwerp: Re: stikstof

11.1

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 3 feb. 2020 om 10:40 heeft 10.2.e
 10.2.e <@minienw.nl> het volgende geschreven:

Hallo 10.2.e

11.1

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | Cluster
 Economie, MT Project Schiphol |
 Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag
 Gsm: 06-10.2.e <@minIenM.nl>
 - woensdagmiddag afwezig -

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht
 abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.
 De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's
 verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
 This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message
 was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts
 no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u
 niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden,
 wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te
 verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard
 ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch
 verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you
 are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you
 are requested to inform the sender and delete the message.
 The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the
 risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 16 januari 2020 15:24
Aan: Osinga, J.M. (Johan); Slangen, drs. ing. D.L.M. (Donné); 10.2.e
Onderwerp: Fwd: Is een generieke ontheffing van de vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming voor luchthavens mogelijk?
Bijlagen: Generieke maatregel stikstofdepositie luchtvaartJan2020.pdf; ATT00001.htm; PB.pdf; ATT00002.htm

Hallo,

Zouden jullie nog willen aangeven hoe hier mee om te gaan? Beantwoorden jullie de brief van 10.2.e? Ik zal in ieder geval zorgen dat hij een nette ontvangstbevestiging krijgt.

Groet, 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "10.2.e" <10.2.e@minInv.nl>
Datum: 15 januari 2020 om 08:45:37 CET
Aan: "Osinga, J.M. (Johan)" <10.2.e@minInv.nl>, "Slangen, drs. ing. D.L.M. (Donné)" <10.2.e@minInv.nl>
Onderwerp: Doorst: Is een generieke ontheffing van de vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming voor luchthavens mogelijk?

Hallo,

Bijgaande brief met vraag ontving ik in mijn mailbox, wat is hiervoor de juiste route om 'm te beantwoorden,

Groet, 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "10.2.e" <10.2.e@mobilisation.nl>
Datum: 15 januari 2020 om 05:25:36 CET
Aan: "10.2.e" <10.2.e@minienm.nl>, "10.2.e" <10.2.e@minienm.nl>, "10.2.e" <10.2.e@minInv.nl>
Onderwerp: Is een generieke ontheffing van de vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming voor luchthavens mogelijk?

Heren, zie brief die per post ook naar uw beider ministeries onderweg is.

Wij verzoeken u om de digitale versie zo spoedig mogelijk naar uw minister door te sturen.

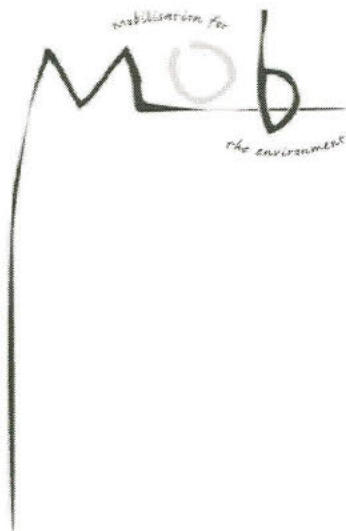
Het persbericht is ook als bijlage bijgevoegd.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Mobilisation

<http://mobilisation.nl/nl/>

Intrekking machtiging

Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Fax: 070 **10.2.e**

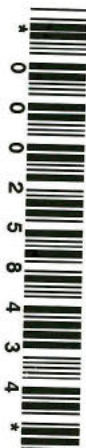
Datum: 14 januari 2020

Geachte dame/heer,

Middels dit schrijven laat ik u weten dat Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. te Nijmegen de machtiging aan **10.2.e** van Sonnemans Omgevingsrecht Advies (SORA) te Nijmegen intrekt. Dit gaat om de machtiging voor de zaak met kenmerk DGNVLG/19284096 en zaak met kenmerk DGNVLG/19305831. MOB zet de zaken zelf voort.

Namens Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A.

10.2.e



10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 6 januari 2020 16:40
Aan: 10.2.e
CC: Stikstof LNV; 10.2.e
Onderwerp: RE: Melding Lelystad AirPort

Hoi 10.2.e

Op verzoek van 10.2.e

11.1

Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 6 januari 2020 16:31
Aan: 10.2.e
CC: Stikstof LNV ; 10.2.e
Onderwerp: Fwd: Melding Lelystad AirPort

Hoi 10.2.e

Kun jij 10.2.e laten weten wie er vanuit het vergunningenteam aan kan sluiten?

Groet,
10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e @minbzk.nl>
Datum: 6 januari 2020 om 16:17:35 CET
Aan: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e DGB"
 <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @minInv.nl>
Kopie: 10.2.e HBJZ" 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Melding Lelystad AirPort

Ha allen,

Vanuit IenW wenst men op korte termijn verder te spreken over het mogelijk legaliseren van melding Van Lelystad AirPort. Men wil daartoe op korte termijn een overleg organiseren.

Kunnen jullie hierover meedenken?

Vanuit project meldingen en gebiedsgerichte aanpak? Wie evt nog meer? Dacht ook iemand vanuit LNV/ natuur vanuit bevoegd gezag rol? @ 10.2.e weet jij wie daarvoor kan aansluiten?
Ik hoor het graag!

Groet 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: zondag 1 december 2019 21:44
Aan: 10.2.e
CC: Stikstof LNV; 10.2.e
Onderwerp: FW: Handhavingsverzoek MOB | Zienswijze Schiphol Airport - uw ref: DGNVLG-NV / 19224892 [BR-M.FID2083984]
Bijlagen: 20191128 Handhavingsverzoek MOB - Zienswijze Schiphol Airport.PDF

Dag 10.2.e

Heb One note bijgewerkt.
 Schiphol pleit voor afwijzing HHV, heb het inhoudelijk nog niet gelezen.
 Van IenW nog geen stuk ontvangen, kan elk moment binnenkomen.

Groet
 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 28 november 2019 17:32
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e
Onderwerp: Handhavingsverzoek MOB | Zienswijze Schiphol Airport - uw ref: DGNVLG-NV / 19224892 [BR-M.FID2083984]

Geachte 10.2.e

Hierbij zend ik u de zienswijze van Schiphol Airport in bovengenoemd dossier. Het origineel wordt u ook per aangetekende post toegezonden.

Kind regards,
 De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e
 Personal Assistant to 10.2.e and 10.2.e
 T +31 20 577 10.2.e | M +31 6 10.2.e | F +31 20 577 10.2.e
 E 10.2.e @debrauw.com | www.debrauw.com
 P.O. Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | Shanghai | Singapore

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information.
 If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.
 De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.
 The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.
 A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

staan natuurherstel, de kwaliteit van de leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave centraal.

- 5.11 Vastgesteld kan worden dat het aandeel van Schiphol Airport in de stikstofproblematiek zeer beperkt is. De verzochte maatregelen zijn niet proportioneel en tevens op korte termijn en wat impact betreft niet effectief.

6 CONCLUSIE

Schiphol Airport verzoekt u het handhavingsverzoek van MOB af te wijzen.

Hoogachtend,
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Wob-verzoeken mbt luchthaven van Schiphol/Bezwaarschrift
Datum: donderdag 28 november 2019 15:37:33

11.1

Van: Mobilisation

Verzonden: vrijdag 27 september 2019 09:26

Aan: 10.2.e @minienw.nl

CC: 10.2.e

Onderwerp: Wob-verzoeken mbt luchthaven van Schiphol/Bezwaarschrift

Geachte mevrouw, 10.2.e,

in uw brief van 24/9 verzoekt u ons mee te delen of we akkoord gaan met het nemen van een besluit over het verstrekken van alle correspondentie rondom de uitbreiding van Schiphol per 11 november 2019.

Wij gaan daar **niet** mee akkoord. Wij zien niet in dat op ons Wob-verzoek van 8 juli 2019 niet nu al een besluit kan kunnen worden genomen.

Uw handelen is flagrant in strijd met de Wet openbaarheid van bestuur.

Wij verzoeken u om alsnog zo spoedig mogelijk een besluit te nemen.

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen uw fictieve weigering om de stukken te verstrekken.

Indien wij de stukken per 1 november 2019 nog niet hebben dan zullen wij bij de rechtbank een verzoek om voorlopige voorziening indienen.

PS: wij wachten ook nog op de aeriusberekeningen bij het concept MER, en het luchthavenexploitatiebesluit.

Graag bevestiging van ontvangst van dit bezwaarschrift.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Mobilisation

info@mobilisation.nl

On 22 Sep 2019, at 18:29, 10.2.e <@minlnv.nl> wrote:

Dag 10.2.e

Ga er van uit dat die mail het verzoek om toezending van de aerius berekeningen betreft.

Die is door mij ontvangen en met het Ministerie van IenW wordt dit afgestemd.

Zodra dit gebeurd is kan ik u nader bericht doen.

Groet

10.2.e

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

Van: Mobilisation <info@mobilisation.nl>

Verzonden: zaterdag 21 september 2019 08:29

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: Re: Wob-verzoek mbt luchthavenexploitatievergunning van Schiphol

Beste mensen, graag nog even bevestiging van ontvangst van email van 13/9.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Mobilisation
info@mobilisation.nl

On 13 Sep 2019, at 04:56, Mobilisation <info@mobilisation.nl> wrote:

Geachte 10.2.e, art. 8.25 van de Wet luchtvaart spreekt over een luchthavenexploitatievergunning.

Graag toezending ervan.

Oo graag even een bevestiging van ontvangst van dit Wob-verzoek.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Mobilisation
info@mobilisation.nl

On 13 Sep 2019, at 03:13, Mobilisation

<info@mobilisation.nl> wrote:

Beste mensen, het concept MER is goed te vinden op het web van de MER-commissie en elders.

B.v. op <https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar/>

Hierin staat de volgende tabel:

Helaas zijn de Aerius uitdraaien zelf niet toegevoegd. De bovenstaande tabel is een samenvatting van de Aeriusberekeningen.

Uit navraag bij de MER-commissie blijkt dat ze daar niet aanwezig zijn. Wij werden verwezen naar de ministeries.

Op grond van de Wob verzoeken wij u om toezending van alle Aeriusberekeningen die in het kader van het MER zijn gemaakt.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Mobilisation
info@mobilisation.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.

The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW BLACKSTONE WESTBROEK

3SRRC11331332

PER AANGETEKENDE POST

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. 10.2.e
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 10.2.e
F +31 20 10.2.e

Tevens per email: 10.2.e @minlnv

Datum 5 november 2019

Uw ref. DGNVLG 119224892
Onze ref. M33447868/3/20712669

10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
T +31 20 10.2.e (direct)
T +31 20 (secretaresse)
F +31 20

Betreft: Handhavingsverzoek MOB / verzoek om deelname als belanghebbende
namens NV Luchthaven Lelystad

Excellentie,

Hierbij bericht ik u dat NV Luchthaven Lelystad ("Lelystad Airport") als belanghebbende partij aan de procedure rondom bovengenoemd handhavingsverzoek wenst deel te nemen en dat 10.2.e als gemachtigden van Lelystad Airport, met het recht van substitutie, zullen optreden.

Lelystad Airport is de exploitant van de luchthaven waarop het handhavingsverzoek ziet. Haar belang is dan ook rechtstreeks bij (de besluitvorming op) het handhavingsverzoek betrokken.

Ik bevestig u dat het handhavingsverzoek op 18 oktober 2019 per email door ons is ontvangen en wij deze datum hanteren als datum van ontvangst in verband met de reactietermijn.

Tot slot verzoek ik u om Lelystad Airport uit te nodigen voor een eventuele hoorzitting.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank in Amsterdam en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Kwaliteitsrekening notarissen
ING Bank IBAN NL83INGB0693213876 BIC INGBNL2A

()
P>
P>
P>
()
()
()

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

Hoogachtend,
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

10.2.e

Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

55

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

PER TELEFAX (070 10.2.e

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

T.a.v. 10.2.e

Postbus 20401

2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80

Postbus 75084

1070 AB Amsterdam

T +31 20 10.2.e

F +31 20

Tevens per e-mail: 10.2.e @minlnv.nl

Datum 4 november 2019

Uw ref. DGNVLG / 19197203

Onze ref. M33429865/5/20712668

10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
10.2.e
E 10.2.e @debrauw.com
T +31 20 10.2.e (direct)
T +31 20 (secretaresse)
F +31 20 10.2.e

Betreft: Lelystad Airport I Handhavingsverzoek Stichting Red de Veluwe inzake
uitbreiding Lelystad Airport

Excellentie,

Op 21 oktober 2019 ontvingen wij, als gemachtigden van NV Luchthaven Lelystad ("Lelystad Airport"), namens u een aantal vragen in bovengenoemde zaak. Voordat wij toekomen aan de beantwoording van de afzonderlijke vragen, stellen wij het volgende voorop.

In de zienswijzen van 30 augustus en 13 september 2019 hebben wij toegelicht dat de uitbreiding van Lelystad Airport mogelijk is gemaakt door het Luchthavenbesluit Lelystad Airport van 12 maart 2015 (Stb. 2015, 130; "Luchthavenbesluit"). In de toelichting bij het Luchthavenbesluit is aangegeven dat hiervoor onder andere de start- en landingsbaan wordt verlengd en een luchthavengebied wordt ingericht met ruimte voor de verlengde start- en landingsbaan, taxi banen, een nieuw platform, een nieuwe passagiersterminal, parkeerfaciliteiten en andere voor de gebruikers van belang zijnde faciliteiten. Een groot deel van deze faciliteiten was reeds mogelijk met het op 25 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan Lelystad - Luchthaven, dat onherroepelijk is geworden op 12 februari 2014.¹ In het bestemmingsplan "Lelystad - Uitbreiding luchthaven", dat op 12 januari 2016 is vastgesteld, is voorzien in een start- en landingsbaan overeenkomstig het Luchthavenbesluit en de oprichting van een nieuwe

¹ Zie de toelichting bij het bestemmingsplan "Lelystad - Uitbreiding luchthaven", par.1.1.

passagiersterminal. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk geworden op 18 januari 2017.²

Met betrekking tot de vragen over de toestemmingsbesluiten voor de werkzaamheden geldt het volgende.

Een overzicht van alle vergunningen is bijgevoegd (bijlage 1). Als u daar behoefte aan heeft, kunnen wij deze vergunningen verstrekken. Dat is echter een zeer omvangrijk pakket. Indien u een specifieke vergunning wilt inzien, zullen wij deze verstrekken.

Antwoord vraag 1 en 2

De werkzaamheden voor de parkeerplaatsen en P1 Lucht- en landzijdige Infrastructuur zijn volledig uitgevoerd. De hiervoor verleende vergunningen zijn allemaal onherroepelijk.

Antwoord vraag 3

Zoals aangegeven in de zienswijze van 30 augustus 2019³ zijn andere faciliteiten ten behoeve van de gebruikers van de luchthaven reeds gerealiseerd, zoals bus-abri's, ruimtes voor afvalcontainers vliegtuigopstelplaatsen, bevoorrading en slagbomen. In het terminalgebouw zal horeca en retail worden geëxploiteerd zodra de terminal in gebruik wordt genomen voor groot commercieel verkeer. Omdat een concrete datum daarvoor op dit moment niet bekend is, vindt de realisatie van deze plannen nog niet plaats en zijn daarvoor nog geen uitvoeringsvergunningen aangevraagd.

Antwoord vraag 4

De werkzaamheden met betrekking tot de verhoging van de verkeerstoren (P4B) zijn volledig uitgevoerd. Voor de werkzaamheden is op 19 juni 2017 een omgevingsvergunning (L20160375) verleend door het college van burgemeester en wethouders van Lelystad. Deze vergunning is onherroepelijk.

Antwoord vraag 5

De in pandige verbouwing van de brandweerkazerne wordt gedaan ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport. Ten aanzien van deze in pandige verbouwing kan op voorhand met zekerheid worden uitgesloten dat sprake is van significante effecten op een Natura 2000 gebied, omdat zich in de nabijheid van Lelystad Airport geen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats bevinden.

² Door de uitspraak van de ABRvS 18 januari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:129.

³ Onder 2.2.

Antwoord vraag 6

Onder de noemer 'Aanpassingen Airside Infrastructuur' vallen diverse kleine werkzaamheden, zoals het aanpassen van de bebording. Ook voor deze werkzaamheden geldt dat dit niet kan leiden tot significante effecten op een Natura 2000 gebied, omdat zich in de nabijheid geen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats bevinden.

Antwoord vraag 7

De werkzaamheden met betrekking tot de verlenging van rijbaan Sierra zijn volledig uitgevoerd. De hiervoor op 15 mei 2019 ingediende melding op grond van de Ontgrondingenwet is op 12 juni 2019 geaccepteerd door het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland.

Reactie op de afsluitende opmerking

De afsluitende opmerking ziet op de stikstofdepositie van de verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding van Lelystad Airport. Hiervoor verwijzen wij naar onze zienswijze van 13 september 2019. In paragraaf 1.2. van deze zienswijze geven wij aan dat wegverkeer (verkeersaantrekkende werking) is meegenomen in de beoordeling van de stikstofdepositie in het MER Lelystad Airport 2014. Wij verwijzen daarbij ook naar uw beantwoording van de Kamervragen, waarin u aangeeft dat wegverkeer van en naar de luchthaven is meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen voor de uitbreiding van Lelystad Airport.⁴

Wij gaan ervan uit uw vragen hiermee te hebben beantwoord.

Hoogachtend,
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

10.2.e

Advocaat

10.2.e

Advocaat

⁴ Vragen van de leden Kröger en Bromet (beiden GroenLinks) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de stikstofdepositie bij luchthaven Lelystad, beantwoord door de minister Van Nieuwenhuizen Wjibenga (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 27 maart 2019).

Overzicht vergunningen**Perceel 1 Lucht- en Landzijdige Infrastructuur**

1. Brief vergunning op grond van de Waterwet en de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2011 d.d. 18 augustus 2017
2. Vergunning op grond van de Waterwet en de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017 d.d. 18 augustus 2017
3. Tekeningen; vergunning op grond van de Waterwet en de Keur Waterschap Zuiderzeeland 2017
4. Besluit watervergunning (verlenen) d.d. 15 juni 2017
5. Bestemmingsplan Lelystad Uitbreiding luchthaven V-C 9jun15 Regels
6. Vergunning op grond van Waterwet en Keur Waterschap Zuiderzeeland 2011 d.d. 7 november 2016
7. Ontwerpbesluit ontgrondingsvergunning tbv luchthaventerrein d.d. 21 november 2016
8. Prv Omgevingsverord Wagonth tbv sondering N302 voormelding d.d. 28 januari 2016
9. Prv Omgevingsverord Wagonth d.d. 29 januari 2016
10. W-Lvt Luchthavenbesluit def d.d. 12 maart 2015
11. Raadsbesluit onttrekking Talingweg uit openbaarheid d.d. 17 maart 2016
12. Vergunning bouw 4 lichtmasten VOPS
13. Bestemmingsplan Lelystad Luchthaven Kaart
14. Vergunning waterwet twee duikers d.d. 13 december 2016
15. Beschikking omgevingsvergunning 2 duikers Meerkoetentocht d.d. 29 december 2016
16. Blbi uitvoeren werkzaamheden duikerbruggen over de Meerkoetentocht d.d. 15 maart 2017
17. Beschikking verlagen peil in vliegtuigtocht d.d. 15 juni 2017
18. Akkoord melding boswet kappen bomen d.d. 23 augustus 2016
19. Beschikking gestuurde boring Larservaart d.d. 29 juni 2017
20. Beschikking boring onder Larserweg d.d. 29 juni 2017
21. Bevestiging sloopmelding (geen) asbest in trafostation d.d. 3 augustus 2017
22. Besluit tijdelijk gebruik provinciale ontsluitingsweg d.d. 4 juli 2017
23. Acceptatie ontgrondingenmelding d.d. 13 oktober 2017
24. Aangepast verkeersbesluit parkeerterrein d.d. 16 oktober 2017
25. Ontheffing herplantverplichting d.d. 6 oktober 2017
26. Ontheffing aanvliegverlichting provincie d.d. 13 oktober 2017
27. Beschikking omgevingsvergunning verwijderen groenvoorzieningen en inrichten terreindeel met aanvliegverlichting (verlenen) d.d. 23 januari 2017
28. LAP Mid Blbi ingediende watergangen Aanvraagformulier d.d. 29 november 2016

Perceel 2A Terminal gebouw

1. L20170352 - Begeleidende brief besluit vergroten van een terminalgebouw en het aanleggen van een parkeerplaats (verlenen) d.d. 20 oktober 2017
2. L20170352 - Beschikking omgevingsvergunning vergroten van een terminalgebouw en het aanleggen van een parkeerplaats (verlenen) d.d. 20 oktober 2017
3. L20170131 - Eindcontrole omgevingsvergunning vergroten van een terminalgebouw en het aanleggen van een parkeerplaats (akkoord) d.d. 24 juli 2018

4. L20160423 - Begeleidende brief besluit omgevingsvergunning plaatsen van een terminal gebouw (verlenen) d.d. 8 augustus 2017
5. L20160423 - Beschikking omgevingsvergunning plaatsen van een terminal gebouw (verlenen) d.d. 8 augustus 2017
6. Besluit ontgrondingenvergunning (verlenen) d.d. 13 januari 2017
7. Besluit watervergunning (verlenen) d.d. 15 juni 2017

Perceel 2B Dienstverlening

1. P2b VLA Opzet vergunningen register d.d. 1 december 2016
2. P2b VLA Vergunningen ontheffingen en beschikkingen d.d. 10 april 2017
3. Vergunning Security dienstverlening door Dienst Justis aan G4S Aviaton Security d.d. 14 november 2016

Perceel 4A & 4B Torenverhoging

1. L20160375 - Begeleidende brief besluit omgevingsvergunning torenverhoging (verlenen) d.d. 19 juni 2017
2. L20160375 - Beschikking omgevingsvergunning torenverhoging (verlenen) d.d. 19 juni 2017
3. L20160375 - Beschikking omgevingsvergunning torenverhoging (verlenen) d.d. 16 april 2018

Perceel 7 ICT

1. Ontheffing kabelwerkzaamheden N727 d.d. 16 april 2018

Project verlenging rijbaan Sierra

1. Acceptatie melding Ontgrondingenwet, luchthaventerrein Lelystad d.d. 12 juni 2019

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Stichting Red de Veluwe

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

Datum

Betreft Wet natuurbescherming; beslissing op handhavingsverzoek over
luchthaven Lelystad

Besluit

Ons kenmerk

DGNVLG / 19300459

Uw kenmerk

Bijlage(n)

KvK-nummer

BSN

Relatienummer

Banknummer

IBAN

BIC

Geachte,

Bij brief van 4 juli 2019 en aanvullend bij brief van 3 oktober 2019, door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: LNV) ontvangen op 5 juli 2019 respectievelijk op 7 oktober 2019, heeft de Stichting Red de Veluwe, namens 11 andere organisaties en personen, verzocht om handhavend op te treden tegen de exploitant van de luchthaven – de N.V. Luchthaven Lelystad (hierna: Lelystad Airport) – en drie andere organisaties – gemeente Lelystad (hierna: de gemeente), provincie Flevoland (hierna: de provincie) en Rijkswaterstaat (hierna: RWS) - omdat voor het project 'Uitbreiding van Lelystad Airport' respectievelijk de inregelperiode vanaf 7 november 2019 niet aan de vereisten van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) zou zijn voldaan.

Lelystad Airport heeft het voornemen om het aantal vliegbewegingen voor groot luchtverkeer (ook aangeduid als groot handelsverkeer) op de luchthaven Lelystad stapsgewijs uit te breiden naar maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar in 2033. Hiertoe moesten, als onderdeel van het project Uitbreiding Lelystad Airport, op de luchthaven zelf een aantal voorzieningen worden gerealiseerd waar onder het verlengen van de start- en landingsbaan, het verhogen van de verkeerstoren en de bouw van een nieuwe terminal. Op 12 maart 2015 is daarvoor een Luchthavenbesluit vastgesteld (Stb. 2015, 130). Van 11 januari 2019 tot en met 21 februari 2019 heeft de ontwerp Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad ter inzage gelegen. Van de punten waarop het Luchthavenbesluit wordt gewijzigd, is de belangrijkste wijziging dat in het Luchthavenbesluit de grenswaarde op 45.000 vliegbewegingen per jaar voor (groot) handelsverkeer wordt vastgelegd.

Bij brief van 29 augustus 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19210491) heb ik de ontvangst van uw brief van 4 juli 2019 bevestigd en u laten weten een afschrift van uw handhavingsverzoek te hebben verzonden aan De Brauw, Blackstone Westbroek advocaten (hierna: De Brauw), die optreden namens Lelystad Airport. Tevens heb ik u op de hoogte gesteld dat de beslistermijn op uw handhavingsverzoek – 8 weken op grond van artikel 4:13, tweede lid, van de

Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) – met 10 weken zou worden verlengd tot 1 december 2019.

DGNVLG / 19300459

Bij brief van 18 oktober 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19245050) heb ik de ontvangst van uw brief van 3 oktober 2019 bevestigd en u bericht dat ik uw aanvullende handhavingsverzoek zou betrekken bij mijn thans voorliggende besluit op uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019.

Verdere relevante brieven

Ik heb De Brauw bij brief van 8 augustus 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19197203) om een schriftelijke reactie op uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019 verzocht op grond van artikel 4:8, eerste lid, van de Awb en gevraagd in dat kader het antwoord op een tweetal vragen te betrekken. Deze vragen betroffen enerzijds de toestemmingsbesluiten voor de reeds uitgevoerde dan wel nog uit te voeren onderdelen van het project Uitbreiding Lelystad Airport en anderzijds de wijze waarop de stikstofdepositie hiervan berekend is. Bij brief van 30 augustus 2019 (kenmerk: M32703169) en bij brief van 13 september 2019 (kenmerk: M32777783) ontving ik de schriftelijke reactie van De Brauw. Bij brief van 4 november 2019 (kenmerk: M33429865) geeft De Brauw antwoord op een aantal vragen die aan haar bij mail van 21 oktober 2019 zijn gesteld naar aanleiding van de brief van 30 augustus 2019.

Verder heb ik bij brief van 12 september 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19215904, 19215891 en 19220716) de gemeente, de provincie en RWS om een reactie op uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019 gevraagd op grond van artikel 3:2, van de Awb. Op 3 oktober 2019 ontving ik bij brief van 2 oktober 2019 (kenmerk: 2483752) de reactie van de provincie. De reactie van de gemeente welke door haar verstuurd is bij brief van 17 oktober 2019 (kenmerk: U19-115624), is op 21 oktober 2019 binnengekomen. Van RWS heb ik geen reactie ontvangen.

Ik heb het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: I&W) bij brief van 17 september 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19221858) op grond van artikel 3:2, van de Awb in de gelegenheid gesteld om een reactie op uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019 te geven. Op 14 oktober 2019 ontving ik de bij brief van 9 oktober 2019 (kenmerk: BSK-2019-10313) verzonden reactie van I&W.

Bij brief van 2 oktober 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19233601) heb ik u op de hoogte gesteld van alle tot dan toe in dit dossier genomen stappen. Eenzelfde brief (kenmerk: DGNVLG/ 19234859, 19234881, 19234900, 19237203 en 19234840) heb ik op 3 oktober 2019 respectievelijk op 4 oktober 2019 verzonden aan de vijf hiervoor genoemde organisaties.

Bij brief van 24 oktober 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19249404, 19249412, 19249532, 19249536 en 19249543) heb ik uw aanvullend handhavingsverzoek van 3 oktober 2019 voor een reactie toegezonden aan De Brauw, de provincie, RWS, I&W en de gemeente. Op 4 november 2019 ontving ik bij brief van 1 november 2019 (kenmerk: M33421193/ 20712669) de reactie van De Brauw. Op 12 november 2019 heeft de provincie via de mail laten weten dat zij geen gebruik wenst te maken van de mogelijkheid om een reactie op de 3 oktober brief te geven. De reactie van I&W is bij brief van 18 november 2019 (kenmerk: BSK-

2019/ 245768) op 25 november 2019 binnengekomen. Van de gemeente en RWS is geen reactie ontvangen.

DGNVLG / 19300459

Voor de inhoud van de door de hiervoor genoemde organisaties gegeven reacties verwijs ik naar de betreffende paragraaf verderop in het voorliggende besluit.

Belanghebbenden

Ik stel vast dat Stichting Red de Veluwe op grond van artikel 1:2, eerste lid, in samenhang met het derde lid, van de Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt. Ook de 11 andere organisaties en personen namens wie u het handhavingsverzoek van 4 juli heeft ingediend, beschouw ik als belanghebbende. Verder zijn Lelystad Airport, de provincie, de gemeente, RWS en I&W door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw bovengenoemde handhavingsverzoek.

Bevoegdheid

De voorgenomen activiteit valt onder artikel 1.2 en 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming, luidend: 'activiteiten ten aanzien van (...) de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart'. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven Lelystad aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Op die basis, in samenhang met artikel 1.3, vijfde lid, van de Wnb, is de Minister van LNV bevoegd tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb en derhalve ook bevoegd te besluiten op het onderhavige handhavingsverzoek.

Motivering handhavingsverzoeken Stichting Red de Veluwe

U geeft in uw brief van 4 juli 2019 aan dat het project Uitbreiding Lelystad Airport in strijd is met artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb en verzoekt daarom om handhaving op grond van artikel 5:2, eerste lid onderdeel b, van de Awb en om preventieve handhaving op grond van artikel 5:7 van de Awb. Samengevat voert u het volgende aan:

1. U stelt dat dat het ten tijde van het vaststellen van het Luchthavenbesluit (12 maart 2015) reeds bekend was dat de exploitant van de luchthaven een natuurvergunning nodig heeft in verband met de emissie van stikstof. U constateert dat de daartoe benodigde passende beoordeling niet uitgevoerd c.q. een vergunning niet aangevraagd is.
2. U geeft aan dat de PAS-melding van 30 maart 2016 alleen betrekking had op stikstofdepositie van vliegverkeer van de luchthaven Lelystad, berekend tot een vlieghoogte van 900 meter. Volgens u had de PAS-melding in elk geval geen betrekking op de realisatie van luchthaveninfrastructuur en evenmin op de toename van wegverkeer.
3. U merkt op dat het Luchthavenbesluit, noch de bestemmingsplannen, noch de omgevingsvergunningen een passende beoordeling bevatten voor de bouw, aanleg en realisatie van de infrastructuur. U stelt dat in het kader van al deze plannen en vergunningen in strijd met de Wnb is gehandeld.

4. U vindt dat de exploitant van de luchthaven Lelystad alsnog een natuurvergunning zal moeten aanvragen gezien het arrest van het Europese Hof van Justitie d.d. 7 november 2018 en de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019. Naar uw oordeel is het zonder een natuurvergunning, gelet op artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb, niet toegestaan om de uitvoering van bouwwerken, de totstandkoming van andere installaties of werken en andere fysieke ingrepen in natuurlijk milieu of landschappen die behoren tot het project Lelystad Airport, voort te zetten of te beginnen.
5. U stelt dat voor zover onderdelen van het project Lelystad Airport nog niet zijn gerealiseerd, de verdere bouw, aanleg en realisatie onmiddellijk moeten worden stilgelegd. Ter voorkoming van verdere kennelijke schending van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb verzoekt u mij om de N.V. Luchthaven Lelystad een last onder dwangsom, houdende een onmiddellijk ingaand verbod tot verdere bouw, aanleg en realisatie van de nog lopende onderdelen van het project Lelystad Airport, op te leggen.
6. U vraagt mij om ook aan de gemeente, de provincie en Rijkswaterstaat een last onder dwangsom, inhoudende een onmiddellijk ingaand verbod tot verdere bouw, aanleg en realisatie, op te leggen voor de nog lopende onderdelen van het project Lelystad Airport, met inbegrip van de werkzaamheden voor het aanleggen van de Verbindingsweg N727 (2^e deel Anthony Fokkerweg, aansluiting A6).
7. U spreekt uw grote zorgen uit over de opstelling van de Minister van I&W naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019, in het bijzonder voor wat betreft het vergunningentraject en de opening van de luchthaven Lelystad. U spreekt van een dreigende overtreding en vraagt mij om grenzen te trekken en Lelystad Airport duidelijk te maken dat zij de luchthaven niet in gebruik mag nemen voor het (groot) luchtverkeer zonder dat zij beschikt over een onherroepelijke natuurvergunning.
8. U acht de ingebruikname van de luchthaven voor groot luchtverkeer in strijd met de wettelijke verplichting van artikel 1.11, eerste lid, van de Wnb in samenhang met het bepaalde in artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. U verzoekt daarom om de exploitant van de luchthaven een preventieve last onder dwangsom op te leggen inhoudende een verbod om haar poorten als luchthaven van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart te openen.
9. U stelt dat beide (handhavings-)verzoeken dienen te worden opgevat als een aanvraag in de zin van artikel 1:3, derde lid, van de Awb. U meent dat mijn departement reeds beschikt over alle noodzakelijke gegevens en bescheiden die nodig zijn voor de beslissing op deze aanvraag. U bent bereid om mij alsnog de gegevens en bescheiden waarover ik niet beschik, te verstrekken.
10. U geeft aan dat de met uw brief meegezonden vijf screenschots uit AERIUS Monitor een overschrijding van de Kritische Depositie Waarden (hierna: KDW) laten zien in het Natura 2000-gebied Veluwe. Hieruit blijkt volgens u dat extra depositie als gevolg van te verwachten vliegbewegingen van en naar de luchthaven Lelystad significant negatieve effecten kunnen hebben voor de gehele Veluwe. U wijst erop dat soortgelijke situaties zich voordoen in een groot aantal met name door u genoemde Natura 2000-gebieden in Friesland, Drenthe en Gelderland.

In uw brief van 3 oktober 2019 geeft u aan dat de aanwijzing van de luchthaven Lelystad – met ingang van 7 november 2019 – als luchtverkeersgeleide luchthaven in strijd is met artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb en verzoekt daarom om handhaving tegen de in uw brief genoemde activiteiten. Samengevat komt uw standpunt hierop neer:

11. In de Kamerbrief van 5 september 2019 van de Minister van I&W leest u dat een voltallige verkeerleiding op de luchthaven wordt geïnstalleerd die met ingang van 7 november 2019 gaat oefenen met het begeleiden van vliegverkeer van Lelystad Airport over onder meer de B+ route. Hieruit leidt u af dat de door deze door u als omstreden aangeduide laagvliegroute vanaf 7 november 2019 in gebruik wordt genomen.
12. U leest uit diverse berichten en documenten dat de verlengde start- en landingsbaan die specifiek is aangelegd voor groot handelsverkeer, vanaf 7 november 2019 in gebruik wordt genomen.
13. U acht het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan en het in gebruik nemen van de laagvliegroutes voor (oefen)vluchten in het kader van de opening van Lelystad Airport in strijd met het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.
14. U meldt dat de in uw brief van 3 oktober 2019 opgesomde activiteiten en het gebruik van de laagvliegroute onder het handhavingsverzoek van 4 juli vallen. U verzoekt per ommegaande – uiterlijk vóór 18 oktober 2019 – te berichten dat tegen bedoelde activiteiten, waaronder de ingebruikname van de laagvliegroute, handhavend zal worden opgetreden.

Juridische beoordeling

Ik zie mij door uw handhavingsverzoek voor de vraag gesteld of Lelystad Airport door het uitvoeren van werkzaamheden ten behoeve van uitbreiding van de luchthaven Lelystad en de in gebruik name van de luchthaven voor groot luchtverkeer alsmede de op 7 november 2019 gestarte inregelperiode handelt in strijd met artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb en er diensgevolge moet worden overgegaan tot onmiddellijke en/of preventieve handhaving.

Ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is het verboden om zonder vergunning projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die de kwaliteit van habitats in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op soorten waarvoor het gebied is aangewezen.¹ Deze beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van de voor de betreffende habitattypen of leefgebieden van kwalificerende soorten vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen.

Voor projecten die significant negatieve gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, volgt de vergunningplicht direct uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze eis is omgezet in de artikelen 2.7, tweede lid, en 2.8, eerste lid, van de Wnb. Voor dergelijke projecten dient eerst een passende beoordeling te worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag verleent pas toestemming als uit die passende

¹ Op grond van het onderdeel C van de Spoedwet aanpak stikstof wijzigt artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb in die zin dat het daarin vervatte verbod alleen nog maar geldt voor projecten die afzonderlijk of in combinatie significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. De Spoedwet moet nog door de Eerste Kamer aangenomen worden.

beoordeling de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zullen worden aangetast.

DGNVLG / 19300459

Voor projecten die zeker geen significante negatieve gevolgen, maar wel schadelijke effecten kunnen hebben en voor 'andere handelingen' geldt een lichtere vergunningplicht, gebaseerd op het verslechteringsverbod van artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn.²

Zowel de uitbreiding van de luchthaven Lelystad als het gebruik naar aanleiding van de uitbreiding moet op grond van jurisprudentie³ worden aangemerkt als een project. In haar eerste uitspraak over de voor de vliegbasis Woensdrecht verleende Nb-wetververgunning (zie voetnoot 4) geeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) aan dat onder het projectbegrip moet worden verstaan het grondgebonden gebruik alsook het luchtgebonden gebruik na de herinrichting (van de vliegbasis).⁴ De uitbreiding van de luchthaven Lelystad en het gebruik ervan kunnen niet onafhankelijk van elkaar worden gezien. Het verlengen van de start- en landingsbaan en het gebruik ervan door grotere type vliegtuigen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Blijkens jurisprudentie van het EU-Hof van Justitie en de Afdeling geldt een vrijstelling van de vergunningplicht voor projecten, waarvoor toestemming is verleend vóór de Europese referentiedatum.⁵ De Europese referentiedatum is de datum waarop de verplichting van de passende beoordeling op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn door Nederland had moeten worden toegepast:

- voor Natura 2000-gebieden die als speciale beschermingszones op grond van de Habitatrichtlijn zijn aangewezen (Habitatrichtlijngebieden) is de referentiedatum: de datum van plaatsing van het Natura 2000-gebied door de Europese Commissie op de lijst van gebieden van communautair belang bij haar beschikking van 7 december 2004;
- voor Natura 2000-gebieden die als speciale beschermingszones op grond van de Vogelrichtlijn zijn aangewezen (Vogelrichtlijngebieden) is de referentiedatum de datum van nationale aanwijzing van het betreffende Vogelrichtlijngebied (veelal 24 maart 2000), of als de aanwijzing dateert van vóór 10 juni 1994, is dat 10 juni 1994.

Uit het arrest in de zaak-Stadt Papenburg (zie voetnoot 5) volgt dat zolang er sprake is van werkzaamheden die, gelet op de aard ervan en de voorwaarden waaronder zij worden uitgevoerd, als één enkele verrichting kunnen worden beschouwd, zij kunnen worden aangemerkt als één en hetzelfde project in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, waarop de vrijstelling van toepassing is.

² Deze lichte vergunningplicht op grond van het verslechteringsverbod vervalt op het moment dat de Spoorwet aanpak stikstof in werking is getreden.

³ ABRvS 28 februari 2008, zaaknr. 200801058/1 (E.ON centrale Maasvlakte) en ABRvS 12 december 2012, zaaknr. 201110584/1/A4 (vliegbasis Woensdrecht)

⁴ Vgl. punt 5.5 in de uitspraak van 12 december 2012, zaaknr. 201110584/1/A4 (vliegbasis Woensdrecht)

⁵ ABRvS 31 maart 2010, zaaknr. 200903784/1, HvJEG 23 maart 2006, zaaknr. C-209/04 (Commissie/Oostenrijk) en 14 januari 2010, zaaknr. C-226/08 (Stadt Papenburg)

In dezelfde jurisprudentie is bepaald dat ingeval toestemming is verleend voor een project vóór de Europese referentiedatum en er dus een vrijstelling geldt van de verplichtingen uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, de uitvoering van het project nog wel valt onder de beschermingsverplichting van artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn. Deze verplichting is, zoals hiervoor aangegeven, in Nederland geïmplementeerd door middel van een lichtere vergunningplicht die echter vervalt op het moment van inwerkingtreding van de Spoedwet aanpak stikstof (zie voetnoot 2). Van deze lichtere vergunningplicht kan weer een vrijstelling gelden in het geval er sprake is van 'bestaand gebruik' als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid onder a, van de Wnb (ongewijzigd gebruik sinds 31 maart 2010) en van 'bestaande rechten' op grond van in het verleden – vóór de Europese referentiedatum - verleende vergunningen c.q. gedane meldingen in het kader van de Hinderwet, de Wet milieubeheer of anderszins.⁶

Voor de toetsing van de herinrichtingsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten gebruikt:

- een op de Europeesrechtelijke referentiedata vergund project hoeft niet alsnog passend te worden beoordeeld, zolang dit project wordt voortgezet.⁷
- in geval van wijziging of uitbreiding van een op de Europeesrechtelijke referentiedata bestaande situatie, waarvoor niet eerder een vergunning op grond van de Wnb is verleend en welke wijziging of uitbreiding als project met mogelijk significante negatieve gevolgen moet worden beschouwd, moet:
 - de wijziging/uitbreiding worden beoordeeld als project (waaronder alle onlosmakelijk met elkaar verbonden activiteiten);
 - voor het bepalen of de wijziging (significant) negatieve effecten veroorzaakt, dienen de effecten van de bestaande rechten in de beoordeling worden betrokken. De bestaande rechten zijn af te leiden uit de milieu- of watervergunde situatie op het moment van de referentiedata of indien daarna een vergunning met minder gebruiksrechten is verleend, van die situatie.^{8, 9}

De luchthaven Lelystad bestaat officieel sinds 1973. Voor de exploitatie van de luchthaven is toestemming verleend via de milieuwetgeving. Het project 'Uitbreiding Lelystad Airport' voorziet in zowel uitbreiding van de luchthaven en het daaraan gekoppelde gewijzigde grondgebonden gebruik alsook in wijziging van het luchtgebonden gebruik van de luchthaven. Op die basis kan geen sprake zijn van ongewijzigde voortzetting van het bestaand gebruik van de luchthaven Lelystad als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid onder a, van de Wnb. Een nadere analyse van de effecten van de uitbreiding zal dan moeten uitwijzen of het onderhavige project ook vergunningplichtig is op grond van artikel 2.7, tweede lid, van Wnb. In het onderstaande zal ik uitsluitsel geven op dit punt. In dat verband zal ik ook betrekken mijn overwegingen over het huidige gebruik van de luchthaven Lelystad door klein luchtverkeer.¹⁰

⁶ Zie verder mijn overwegingen bij punt 7 uit uw handhavingsverzoek.

⁷ Zie o.a. HvJEU 14 januari 2010, C-226/08.

⁸ ABRvS 13 november 2013, 201211640/1/R2.

⁹ ABRvS 5 februari 2014, 201001848/1.

¹⁰ Dit omvat recreatief vliegverkeer, lesverkeer en zakenvluchten.

Inhoudelijke beoordeling

Ten behoeve van dit besluit heb ik bij de inhoudelijke beoordeling van uw handhavingsverzoek over het project 'Uitbreiding Lelystad Airport' de volgende informatiebronnen betrokken:

DGNVLG / 19300459

- het rechtsoordeel van de Staatssecretaris van Economische Zaken (hierna: EZ) op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 van 18 maart 2016 (kenmerk: DGAN-NB/ 16021704) over het project 'Uitbreiding van Lelystad Airport';
- de beslissing van de Staatssecretaris van EZ van 20 december 2016 (kenmerk: DGAN-NB/ 16171823) op het handhavingsverzoek van Vogelbescherming Nederland;
- de Kamerbrief van 2 juli 2019 (kenmerk: IenW/BSK-2019/ 144621) over de Nota van Antwoord ingediende zienswijze ontwerp-wijzigingsbesluit¹¹;
- de Kamerbrief van 5 september 2019 (kenmerk: IenW/BSK-2019/ 194070) over diverse onderwerpen luchtvaart¹²;
- de Kamerbrief van 4 oktober 2019 (kenmerk: DGNVLG-NP/ 19226115) over aanpak van de stikstofproblematiek;
- de Kamerbrief van 15 oktober 2019 (kenmerk: IenW/BSK-2019/ 212929) betreffende beantwoording Kamervragen over de reactie van Provinciale Staten van Overijssel op de inregelperiode van Lelystad Airport;
- de Kamerbrief van 13 november (kenmerk: DGNVLG/ 19260351) over het Maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en voor de PFAS-problematiek;
- de door belanghebbenden verstrekte informatie in de door hen ingediende zienswijzen.

Inhoud zienswijzen

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen die ik heb ontvangen naar aanleiding van uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019 en/of uw aanvullend handhavingsverzoek van 3 oktober 2019.

De Brauw geeft in haar brief van 30 augustus 2019 aan dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad "zo goed als gerealiseerd" is. In dat licht verwijst zij naar een statusoverzicht van de gerealiseerde deelprojecten in bijlage 1 bij haar brief. Dit overzicht geeft aan dat het merendeel van de projecten op het moment dat het handhavingsverzoek werd ingediend, voor de volle 100% voltooid was en twee projecten voor 98% respectievelijk 75% gereed waren. Ter aanvulling op de in de brief van 30 augustus 2019 genoemde toestemmingsbesluiten¹³ heeft De Brauw met haar brief van 4 november 2019 meegezonden een overzicht van de voor het project Uitbreiding Lelystad Airport afgegeven vergunningen¹⁴. Met de (verdere)

¹¹ Het ontwerp Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad, versie 20-12-2018.

¹² Eén van die onderwerpen is de voorbereiding luchtverkeersdienstregeling Lelystad Airport.

¹³ Dat zijn het Luchthavenbesluit van 12 maart 2015, het bestemmingsplan "Lelystad – uitbreiding luchthaven" van 12 januari 2016, de omgevingsvergunning van 19 juni 2017 (afgegeven voor verhoging van de verkeerstoren) en de op 16 april 2018 afgegeven ontheffing van de Verordening van de fysieke leefomgeving Flevoland afgegeven voor kabelwerkzaamheden nabij de ingang van de luchthaven.

¹⁴ Het gaat, naast de al genoemde toestemmingsbesluiten, om vergunningen op grond van de Waterwet en de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland, andere omgevingsvergunningen, ontgrondingenvergunningen en een melding op grond van de (voormalige) Boswet.

uitvoering van een tweetal deelprojecten zoals genoemd in de brief van 30 augustus 2019 is volgens De Brauw "nagenoeg geen stikstofdepositie"¹⁵ gemoeid, onder toevoeging dat er geen (voor stikstofemissie) relevante bronnen zijn. DGNVLG / 19300459

In haar brief van 13 oktober 2019 concludeert De Brauw dat het handhavingsverzoek strekkende een verbod tot een verdere bouw, aanleg en realisatie van het onderhavige project moet worden afgewezen, omdat zich in de nabijheid van de luchthaven geen stikstofgevoelige habitats bevinden. Naar de mening van De Brauw moet ook het verzoek tot preventieve handhaving worden afgewezen, omdat er geen sprake is van een "dreigende overtreding" aangezien de Minister van I&W uiteindelijk toestemming zal moeten verlenen voor de opening van de luchthaven Lelystad voor groot handelsverkeer en de exploitant van de luchthaven – Lelystad Airport – geen intentie heeft de luchthaven vóór dat moment in gebruik te nemen voor groot handelsverkeer.

In haar brief van 1 november 2019 concludeert De Brauw dat het handhavingsverzoek van Stichting Red de Veluwe over de vanaf 7 november 2019 lopende inregelperiode moet worden afgewezen, omdat er geen sprake is van ingebruikname van de reeds gerealiseerde uitbreiding van Lelystad voor de afhandeling van groot handelsverkeer vanaf deze datum.¹⁶

De provincie concludeert in haar brief van 2 oktober 2019 dat het project Verbindingsweg en Halve Aansluiting geen onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling Lelystad Airport aangezien het genoemde project noodzakelijk is voor de autonome verkeersontwikkeling en daarom onafhankelijk is van de opening van Lelystad Airport. Ter onderbouwing hiervan zendt de provincie in de bijlage een uitsnede uit het Provinciaal Inpassingsplan (hierna: PIP) Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 mee. Hierin is aangegeven dat een meer robuuste aansluiting nodig is om knelpunten op de A6 in de spits in de huidige situatie (en met name in de toekomst) op te lossen. Daarom kan het project Verbindingsweg en Halve Aansluiting naar het oordeel van de provincie niet onder de reikwijdte van het onderhavige handhavingsverzoek vallen. Dit handhavingsverzoek, zo geeft de provincie aan, richt zich op de ontwikkeling van Lelystad Airport en de effecten van het vliegverkeer op de in het handhavingsverzoek bedoelde natuur. Hiertoe is volgens de provincie de Minister van LNV het bevoegde gezag.

In relatie tot stikstof concludeert de provincie dat uit de passende beoordeling die specifiek is opgesteld voor het onherroepelijke, hiervoor genoemde PIP, volgt dat bij de verwezenlijking van het project Verbindingsweg en Halve Aansluiting geen stikstofdepositie plaatsvindt op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, omdat geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de buurt van het project liggen en dus naar het oordeel van de provincie effecten door verzuring en vermesting als gevolg van stikstofemissies vanuit het verkeer uitgesloten kunnen worden.

De gemeente concludeert in haar brief van 17 oktober 2019 dat het bouwkundig realiseren van het project Luchthaven Lelystad "nagenoeg afgerond" is.¹⁷ Volgens de gemeente zijn de door haar verleende omgevingsvergunningen onherroepelijk en uitgevoerd. Met haar brief van 17 oktober 2019 zendt zij bijlage 1: Overzicht van de verleende omgevingsvergunningen op grond van de Wet algemene

¹⁵ Letterlijk citaat; zie onder punt 2.4 op blz. 4 van de brief van 30 augustus 2019.

¹⁶ Hieruit leid ik af dat vanaf die datum niet mag worden gevlogen door groot luchtverkeer.

¹⁷ Letterlijk citaat; zie blz. 2, eerste gedachtestreepje onder conclusie, van de brief van 17 oktober 2019.

bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) mee. Uit de eveneens meegezonden bijlage 2: Overzicht van de in procedure zijnde omgevingsvergunningen op grond van de Wabo blijkt dat – op het moment van verzending van de brief van 17 oktober 2019 – op twee aanvragen nog beslist moest worden. In beide gevallen betreft dit een aanvraag voor een interne verbouwing. Verder concludeert de gemeente dat voor de door haar afgegeven vergunningen geen AERIUS-berekeningen zijn uitgevoerd. Volgens de gemeente vielen de vergunningen in de toen geldende context in de categorie kleiner dan 0,05 mol/ha/j en waren de werkzaamheden daarmee niet meldings- of vergunningplichtig. Tot slot concludeert de gemeente dat zij niet het bevoegd gezag is om (preventief) op te treden in het kader van de Wet Natuurbeheer (lees: de Wnb). De gemeente geeft aan dat deze bevoegdheid voor handhaving in het kader van de Wet Natuurbeheer in combinatie met Wabo-vergunningen in het algemeen bij de provincie ligt.

I&W stelt in haar brief van 9 oktober 2019 dat zij geen grond ziet voor c.q. belang bij toezegging van uw handhavingsverzoek strekkende tot een verbod tot verdere bouw, aanleg en realisatie, omdat zich in de nabijheid van de luchthaven geen stikstofgevoelige habitats bevinden en het gegeven dat de bouw reeds afgerond is. I&W is verder van mening dat ook het verzoek tot het opleggen van een preventieve last onder dwangsom moet worden afgewezen, omdat er naar haar oordeel geen sprake is van een “dreigende overtreding”. Tot slot geeft de brief van 9 oktober 2019 aan dat de Minister van I&W eind 2019 de Kamer duidelijkheid zal verstrekken over de (mogelijke) vervolgstappen in het proces van de passende beoordeling en de consequenties hiervan voor de datum van opening, waarbij de exploitant van de luchthaven naar mening van I&W zelf verantwoordelijk is voor de eventuele aanvraag van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

In haar brief van 19 november 2019 geeft I&W aan dat in de inregelperiode uitsluitend met het bestaande kleine verkeer wordt gevlogen, de toegestane stikstofuitstoot van Lelystad Airport bepaald is door de totale omvang van het verkeer wat vergund is in het aanwijzingsbesluit van 2001¹⁸ en de totale omvang van het toegestane (kleine) verkeer in 2001 (circa 150.000 vliegbewegingen, in de huidige omvang circa 100.000 vliegbewegingen). Verder verwijst I&W naar de in de Kamerbrieven van 4 oktober 2019¹⁹ en 13 november 2019²⁰ aangekondigde regeling om de voor de luchthaven Lelystad gedane melding te legaliseren middels een collectieve regeling. In aansluiting daarop kondigt I&W aan dat separaat een projectspecifiek onderzoek is gestart voor een alternatieve vergunningaanvraag mocht de collectieve regeling vertraging oplopen.

Beoordeling argumenten

Ad 1

Beoordeling

Met betrekking tot stikstof stelt het rechtsoordeel (kenmerk: DGAN-NB/16021704) over het project ‘Uitbreiding van Lelystad Airport’ dat op 18 maart 2016 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet) is

¹⁸ Zie verder mijn overwegingen bij punt 7 van uw handhavingsverzoek.

¹⁹ Brief met kenmerk DGNVLG-NP/ 19226115 over aanpak van de stikstofproblematiek

²⁰ Brief met kenmerk DGNVLG/ 19260351 over het maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en de infrastructuursector en voor de PFAS-problematiek.

afgegeven door de toenmalige Staatssecretaris van EZ, vast dat de door het project veroorzaakte stikstofdepositie ten gevolge van het toekomstige (toegenomen) aantal vliegbewegingen blijkens de aangeleverde AERIUS-berekening onder de toen nog geldende drempelwaarde van 1 mol N/ha/j bleef (en dus ook op dit punt niet vergunningplichtig was gezien de aanmerking als prioritair project²¹ en de reservering van ontwikkelingsruimte in segment 1 van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS)). Hieruit volgt dat het niet nodig was om voor het project 'Uitbreiding van Lelystad Airport' een Nb-wetvergunning aan te vragen en, ter onderbouwing van de aanvraag, een passende beoordeling op te (laten) stellen.

Conclusie

Uw aanname dat ten tijde van het Luchthavenbesluit van 12 maart 2015 een Nb-wetvergunning nodig was voor de emissie van stikstof, is niet juist.

Ad 2

Beoordeling

In het kader van het voor het Luchthavenbesluit Lelystad van 12 maart 2015 opgestelde Milieu Effect Rapport (hierna: MER) Lelystad Airport van 16 oktober 2014 zijn stikstofberekeningen gedaan. Deze berekeningen hebben geen betrekking op de bouwwerkzaamheden. Dit lijkt een logisch gevolg van de constatering in het MER dat de fysieke uitbreiding van de luchthaven gezien de ligging van de luchthaven op grote afstand (veelal op meer dan 10 kilometer) van Natura 2000-gebieden geen gevolgen heeft in de zin van verlies aan leefgebied, areaal of ruimtebeslag van deze gebieden. In aanvulling daarop stel ik vast dat de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden – dat zijn Oostvaardersplassen, Lepelaarsplassen en Markermeer & IJmeer – niet stikstofgevoelig zijn.

Voor de stikstofdepositie van het toegenomen gebruik van de luchthaven zijn wel berekeningen uitgevoerd. Blijkens het op 2 juni 2014 vastgestelde Addendum 3: Stikstofdepositie bij het MER leidt uitbreiding van het aantal vliegbewegingen tot een additionele toename van stikstofdepositie van maximaal 1 mol/ha/j in de directe omgeving van de luchthaven en tot maximaal 0,4 mol/ha/j op de noordelijke rand van de Veluwe. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van OPS. Zowel het Luchthavenbesluit Lelystad als het MER Lelystad Airport zijn vastgesteld vóór de inwerkingtreding van het PAS.

Ook in de AERIUS-berekeningen die zijn meegezonden ten behoeve van de PAS-melding van 30 maart 2016, zijn de effecten van de werkzaamheden in het kader van wat u noemt de luchtvaartinfrastructuur niet meegenomen. De berekeningen waarbij gerekend is vanaf 3000 voet (900 meter), geven alleen aan het verschil aan tussen situatie 1 (het bestaande aantal vliegbewegingen) en situatie 2 (het toekomstige aantal vliegbewegingen). Uw constatering op dit punt is derhalve juist.

Blijkens deelrapport 1 van het MER Lelystad Airport van 16 oktober 2014 is de additionele stikstofdepositie die voortkomt uit de toename van het wegverkeer als gevolg van de voorgenomen activiteit, zeer beperkt van omvang. Volgens het MER leidt deze (geringe) hoeveelheid, zowel in en direct rond Flevoland als in (Natura 2000-)gebieden op ruimere afstand, nergens tot verandering in depositie die tot effecten (lees: significant negatieve gevolgen) leidt. Dit sluit aan bij de door mij

²¹ Via bijlage 1 bij de Regeling natuurbescherming dat een lijst van prioritaire projecten bevatte.

ontvangen zienswijzen van De Brauw en I&W, in het bijzonder de daarin opgenomen opmerking dat zich in de directe omgeving geen stikstofgevoelige habitats bevinden. Dat laatste komt mij logisch voor aangezien het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied – de Oostvaardersplassen – zich op circa 8 kilometer van de luchthaven bevindt en dit Natura 2000-gebied onder het voormalige PAS niet als PAS-gebied is aangemerkt. Ik onderschrijf dan ook de conclusie van de Brauw en I&W.

In aanvulling daarop is relevant - De Brauw wijst mij daarop - de Kamerbrief van 27 maart 2019 over beantwoording van Kamervragen over de stikstofdepositie bij luchthaven Lelystad, in het bijzonder het door de Minister van I&W mede namens de Minister van LNV gegeven antwoord op vraag 4. Daarin is aangegeven dat het wegverkeer van en naar de luchthaven alleen een bijdrage van maximaal 0,02 mol/ha/j heeft op de Veluwe. Volgens het hiervoor genoemde Addendum 3: stikstofdepositie bij het MER uit 2014 leidt de toename van het wegverkeer tot een extra depositie van minder dan 0,05 mol/ha/j. Hieruit volgt dat er voor de toename van het wegverkeer stikstofberekeningen zijn uitgevoerd. De toename van het wegverkeer is echter niet meegenomen in de berekeningen voor de PAS-melding uit 2016. Ook op dit punt is uw constatering juist.

Omdat het PAS gezien de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 niet meer bestaat zal een nieuwe berekening van de door het toegenomen wegverkeer veroorzaakte stikstofdepositie met behulp van de dan voorliggende versie van AERIUS-Calculator uitgevoerd moeten worden. De ecologische beoordeling van de aldus berekende stikstofdepositie van de verkeersaantrekkende werking als gevolg van het toegenomen aantal vliegbewegingen van en naar de luchthaven Lelystad moet nadrukkelijk worden meegenomen in het vervolgtraject na de uitspraak van 29 mei 2019. Zie verder mijn overwegingen naar aanleiding van de punten 4 en 10.

Conclusie

Uw constatering is juist dat in de PAS-melding noch de stikstofdepositie in relatie tot de luchtvaartinfrastructuur noch de stikstofdepositie ten gevolge van de toename van het wegverkeer meegenomen zijn.

Ad 3

Beoordeling

In het kader van het ten behoeve van het Luchthavenbesluit Lelystad opgestelde MER Lelystad Airport uit 2014 zijn de mogelijke gevolgen van het project 'Uitbreiding Lelystad Airport op Natura 2000-gebieden wel degelijk onderzocht. Het bij het MER behorende deelrapport 4 E Deelonderzoek Beschermde Natuurgebieden kan als een passende beoordeling worden beschouwd. Hiermee wordt voldaan aan de verplichting om ook in het kader van plannen zoals in dit geval een MER een toetsing aan de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn uit te voeren. Ter aanvulling wijs ik erop dat in het kader van vergunningverlening enkel passende beoordelingen op projecten worden getoetst.

Ook ten behoeve van het bestemmingsplan "Lelystad – uitbreiding luchthaven" is een passende beoordeling opgesteld. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld. Ten aanzien van hetgeen Vogelbescherming Nederland (één van de indieners van een beroepschrift tegen het bestemmingsplan) over de passende beoordeling heeft opgemerkt ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat het plan niet leidt tot

een aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Oostvaardersplassen vanwege de gevolgen voor de wilde zwaan, brandgans, grauwe gans en kolgans.²² Eenzelfde conclusie trekt de Afdeling met betrekking tot de effectbeoordeling voor andere vogels in de Oostvaardersplassen.²³ Naar het oordeel van de Afdeling is het (bestemmings-)plan niet vastgesteld in strijd met artikel 19j van de Nb-wet 1998.²⁴

Uit de door mij ontvangen zienswijze van de provincie blijkt dat toetsing aan de Europese richtlijnen ook heeft plaatsgevonden ten behoeve van het PIP Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 voor het gelijknamige project. In haar zienswijze geeft de provincie aan de stikstofbeoordeling onderdeel uitmaakt van de totale beoordeling van het hiervoor genoemde project. Zie verder mijn overwegingen bij punt 6.

Conclusie

Uw opmerking over de ontbrekende passende beoordeling bij het Luchthavenbesluit van 12 maart 2015 en bij andere plannen of vergunningen is onjuist.

Ad 4

Beoordeling

Volgens het onder punt 1 al vermelde op 18 maart 2016 door de toenmalige Staatssecretaris van EZ afgegeven rechtsoordeel is het project Uitbreiding Lelystad Airport als niet vergunningplichtig op grond van de Nb-wet 1998 (thans: Wnb) aangemerkt waar het gaat om het gebruik van de luchthaven. De reden hiervoor was dat significant negatieve effecten ten gevolge van het toegenomen aantal vliegbewegingen op habitattypen, habitatsoorten en vogels (zowel broedvogels als niet-broedvogels) in relatie tot de Natura 2000-gebieden Oostvaardersplassen, Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren op basis van de bevindingen in de voortoets²⁵ met zekerheid konden worden uitgesloten. Deze conclusie en de conclusie in de beslissing van 20 december 2016 (kenmerk: DGAN-NB/ 16171823) op het handhavingsverzoek van Vogelbescherming Nederland over de luchthaven Lelystad is bevestigd in de uitspraak van de Afdeling van 18 januari 2017 over het bestemmingsplan "Lelystad – uitbreiding luchthaven" waarnaar ik onder punt 3 al verwees. De mogelijke gevolgen van de grondgebonden herinrichting van de luchthaven Lelystad waren in de hierboven genoemde, door bureau Waardenburg opgestelde voortoets op voorhand al uitgesloten en zijn daarom in het rechtsoordeel buiten beschouwing gelaten.

Conclusie

Uw vaststelling dat Lelystad Airport niet beschikt over een natuurvergunning voor de uitvoering van bouwwerken en andere fysieke ingrepen in het natuurlijk milieu, is juist. Op basis van de ten tijde van het Luchthavenbesluit geldende inzichten

²² Vgl. punt 40.3 in de uitspraak van 18 januari 2017 over het bestemmingsplan "Lelystad – uitbreiding Lelystad" (ECLI:NL:RVS:2017:129).

²³ Vgl. de punten 37, 38 en 39.3 in de hiervoor aangehaalde uitspraak van de Afdeling.

²⁴ Zie punt 42 van de uitspraak van 18 januari 2017 over het betreffende bestemmingsplan. Via het genoemde artikel was de zogenaamde plantoets, uit te voeren door het betreffende bevoegd gezag (in deze: de gemeente Lelystad), geregeld.

²⁵ Het rapport 'Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet uitbreiding Vliegveld Lelystad' van bureau Waardenburg.

was het project Uitbreiding Lelystad Airport niet vergunningplichtig waar het de realisatie van de grondgebonden uitbreiding van de luchthaven Lelystad betrof. Ook voor de voorgenomen uitbreiding van het luchtgebonden gebruik van de luchthaven lag conform het rechtsoordeel uit 2016 geen vergunningplicht voor.

DGNVLG / 19300459

Ad 5

Beoordeling

Zowel De Brauw als I&W concluderen dat het handhavingsverzoek strekkende een verbod tot een verdere bouw, aanleg en realisatie van het onderhavige project moet worden afgewezen. Beide onderbouwen dit door het feit dat zich in de nabijheid van de luchthaven geen stikstofgevoelige habitats bevinden en het gegeven dat de bouw reeds afgerond is. Het eerste argument is in lijn met hetgeen ik onder punt 2 heb overwogen. Handhaving hoeft dan ook niet plaats te vinden, omdat er immers geen sprake is van een overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Met betrekking tot het tweede argument geldt dat De Brauw in haar brief van 30 augustus 2019 heeft gewezen dat de werkzaamheden voor veel projectonderdelen voor de volle 100% gerealiseerd zijn en de uitvoering van een tweetal andere deelprojecten op het moment van verzending van de brief voor 75% (deelproject ICT netwerken en voorzieningen) respectievelijk voor 98% (deelproject Verkeersleiding systemen) voltooid was, en waarvoor onherroepelijke besluiten (een omgevingsvergunning op grond van de Wabo van 19 juni 2017 respectievelijk een ontheffing van de provinciale Verordening voor de fysieke leefomgeving van 16 april 2018) afgegeven waren. Ook van de nog niet afgeronde werkzaamheden is aangegeven dat deze geen stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats veroorzaken. Ook dit acht ik geen argument om een handhavingstraject te starten. Er is dan ook geen reden om een last onder dwangsom op te leggen (of anderszins te handhaven).

Conclusie

Ik zie geen aanleiding om over te gaan tot onmiddellijke handhaving in de vorm van het opleggen van een last onder dwangsom op grond van artikel 5:2 van de Awb.

Ad 6

Beoordeling

De gemeente geeft in haar zienswijze van 17 oktober 2019 aan dat het bouwkundig realiseren van het project Luchthaven Lelystad nagenoeg afgerond is. Voor de onderdelen van het project waarvoor zij toestemming heeft verleend (dit betreft, naast het al genoemde bestemmingsplan, toestemming op grond van de Wabo), zijn volgens de zienswijze van de gemeente onherroepelijke (Wabo-) vergunningen verleend. Handhaving in het kader van de Wabo is derhalve naar de mening van de gemeente niet aan de orde. De gemeente voert aan dat de bevoegdheid voor handhaving in het kader van de Wet Natuurbeheer (lees: Wnb) in combinatie met Wabo-vergunningen in het algemeen bij de provincie ligt. Dat is juist waar de gemeente verwijst naar de hoofdregel van de Wnb op grond waarvan de provincie het bevoegde gezag is voor vergunningverlening en, in afgeleide daarvan, voor handhaving van de naleving van de door haar verleende vergunningen.

De provincie wijst er in haar zienswijze van 2 oktober 2019 op dat het project Verbindingsweg en Halve Aansluiting op de A6 wordt uitgevoerd onder haar

verantwoordelijkheid en niet onder de coördinatieregeling van het Rijk rond Lelystad Airport valt. Dat laatste wordt bevestigd in de zienswijze van I&W. Hieruit volgt volgens de provincie dat de Minister van LNV niet het bevoegde gezag voor het hiervoor genoemde project is en valt het project naar het oordeel van de provincie daarmee buiten de reikwijdte van het onderhavige handhavingsverzoek. Bovendien heeft het project Verbindingsweg en Halve Aansluiting volgens de provincie een bredere doelstelling, waaronder ontlasting van aansluiting 10 A6 Lelystad Centrum, en is de extra aansluiting (aansluiting 9) noodzakelijk om de autonome verkeersontwikkeling te kunnen verwerken. Ik kan mij vinden in het standpunt van de provincie.

Op basis van de door beide overheden ingebrachte argumenten bevestig ik dat handhaving van de door de gemeente respectievelijk de provincie genomen besluiten niet onder mijn bevoegdheid valt. Dientengevolge is het ook niet aan mij om aan de gemeente en/of de provincie een last onder dwangsom op te leggen. Datzelfde geldt voor het opleggen van een last onder dwangsom aan RWS. Ook dit ligt niet voor de hand temeer daar het door haar te realiseren project Verbreding A6 Almere Oostvaarders – Lelystad Centrum, net als het provinciale project Verbindingsweg en Halve Aansluiting, een bredere doelstelling heeft en niet alleen gekoppeld is aan (de bereikbaarheid van) de luchthaven Lelystad.

Conclusie

Ik zie evenmin aanleiding om aan de gemeente, de provincie en RWS een last onder dwangsom op te leggen.

Ad 7

Beoordeling

De uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 over het PAS betekent ook naar mijn mening dat er voor het project Uitbreiding Lelystad Airport geen toestemming vanuit de natuurwetgeving (lees: de Wnb) is verleend, omdat met vorenbedoelde uitspraak de voor de luchthaven Lelystad gedane PAS-melding niet langer rechtsgeldig is. In mijn brief van 4 oktober 2019 aan de Tweede Kamer kenmerk: DGNVLG-NP/ 19226115) heb ik aangekondigd dat de meldingen voor projecten die feitelijk gerealiseerd zijn, met een generieke maatregel zullen worden gelegaliseerd. Vertaald naar de situatie op de luchthaven Lelystad stel ik vast dat de in het kader van het project Uitbreiding Lelystad Airport uitgevoerde deelprojecten waar het gaat om inrichtingen en gebouwen, specifiek de verlengde en verbrede start- en landingsbaan, de nieuwe rijbanen en de nieuwe platformen, de verhoogde verkeerstoren, de nieuwe passagiersterminal en uitbreiding van de parkeerterreinen, als feitelijk gerealiseerd kunnen worden beschouwd en deze vervolgens via een generieke maatregel zouden kunnen worden gelegaliseerd. Aan de uitvoering van de hiervoor genoemde generieke maatregel wordt met voorrang gewerkt. Over de termijn waarop deze maatregel wordt genomen, kan op dit moment nog geen uitsluitsel worden gegeven. Bezien vanuit de door I&W gewenste duidelijkheid richting Lelystad Airport en omwille van de rechtszekerheid acht ik het een goede zaak dat Lelystad Airport blijkens de aanvullende zienswijze van I&W van 18 november 2019 de opstelling van een passende beoordeling ter voorbereiding van een vergunningaanvraag inmiddels ter hand heeft genomen voor het project Uitbreiding Lelystad Airport. Op basis van de bestaande jurisprudentie waarnaar ik eerder in deze beslissing heb verwezen, moet onder een project worden verstaan de inrichting – zijnde de luchthaven Lelystad - en de

exploitatie van de inrichting, specifiek: het gebruik van de luchthaven na de herinrichting. In het licht van hetgeen I&W in haar zienswijze van 19 november 2019 opmerkt over het bestaande gebruik van het klein luchtverkeer moet in het kader van de beoordeling van het project ook nadrukkelijk worden betrokken de vraag in hoeverre zich vanaf de Europese referentiedatum al dan niet een wijziging heeft voorgedaan in de bestaande rechten zoals die zijn vastgelegd in het door I&W aangehaalde aanwijzingsbesluit van 9 november 2001.²⁶ In het licht van het eerder in deze beslissing beschreven toetsingskader ben ik nadrukkelijk van mening dat het, omwille van de volledigheid en om het geheel minder kwetsbaar te maken, aanbeveling verdient om in de vergunningaanvraag voor het project Uitbreiding Lelystad Airport ook de reeds gerealiseerde projectonderdelen mee te nemen en deze via een Wnb-vergunning alsnog te legaliseren, omdat zij nu eenmaal onlosmakelijk onderdeel zijn van het hetzelfde project. Het buiten de aanvraag houden van één of meer projectonderdelen zou het geheel meer kwetsbaar maken.

Pas op het moment dat de luchthaven Lelystad wordt opengesteld voor groot luchtverkeer – en dat speelt nu nog niet²⁷ (hiervoor moet blijkens de zienswijzen van De Brauw en I&W nog een (politiek) besluit op grond van de Wet luchtvaart worden genomen) – dient Lelystad Airport te beschikken over een toestemmingsbesluit vanuit de natuurwetgeving, hetzij via de generieke legalisatie van de PAS-melding hetzij via een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. In de Wnb-vergunning kan dan worden vastgelegd dat er een melding is gedaan, dat er beleid is waarmee die melding wordt gelegaliseerd, en met welke maatregel dat gebeurt.

Conclusie

Uw constatering dat de luchthaven Lelystad niet zonder toestemming vanuit de natuurwetgeving kan worden opengesteld als nationale luchthaven, is juist.

Ad 8

Beoordeling

In antwoord op punt 7 heb ik reeds vermeld dat openstelling van de luchthaven Lelystad voor groot luchtverkeer op korte termijn niet zal plaatsvinden. Specifiek naar aanleiding van dit onderdeel van uw handhavingsverzoek van 4 juli 2019 hebben zowel De Brauw in haar zienswijze van 13 september 2019 als I&W in haar zienswijze van 9 oktober 2019 geconcludeerd dat het verzoek tot het opleggen van een preventieve last onder dwangsom moet worden afgewezen, omdat naar hun oordeel, in tegenstelling tot hetgeen u beweert, geen sprake is van een “dreigende overtreding”. De Brauw doet dat onder verwijzing naar de inhoud van artikel 5:7 van de Awb, luidend: “Een herstelsanctie kan worden

²⁶ Het aanwijzingsbesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Wet luchtvaart, houdende wijzigingen van het besluit van 23 april 1991, gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, waarmee het luchtvaartterrein Lelystad is aangewezen, alsmede de vaststelling van de Kegeluidzone. Aanwijzingen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidzones rond het luchtvaartterrein Lelystad behorende bij het aanwijzingsbesluit voor Lelystad ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet.

²⁷ De Minister van I&W merkt in de Kamerbrief van 2 juli 2019 (kenmerk: IenW/BSK-2019/ 144621) op dat opening van de luchthaven Lelystad in april 2020 niet langer haalbaar is.

opgelegd zodra het gevaar voor de overtreding klaarblijkelijk dreigt". Van een dergelijke dreiging is ook naar mijn mening geen sprake. Verder verwijst de Brauw naar de vaste jurisprudentie²⁸ op grond waarvan alleen sprake is van dreigende overtreding "als de overtreding met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zal plaatsvinden als niet preventief wordt gehandhaafd".²⁹ Ook op dit punt stel ik vast dat dat aan deze voorwaarde in relatie tot openstelling van de luchthaven Lelystad voor groot luchtverkeer niet wordt voldaan. Met andere woorden, er hoeft niet handhavend te worden opgetreden jegens Lelystad Airport omdat de zekerheid is verkregen dat de opening van de luchthaven voor groot luchtverkeer – en daarmee overtreding van de Wnb – niet op korte termijn zal plaatsvinden.

DGNVLG / 19300459

Conclusie

Ik zie geen aanleiding tot het opleggen van een last onder dwangsom op grond van artikel 5:7 van de Awb.

Ad 9

Beoordeling

In mijn bij brief van 29 augustus 2019 (kenmerk: DGNVLG/ 19210491) verzonden ontvangstbevestiging van uw brief van 4 juli 2019 heb ik uw daarin vervatte handhavingsverzoek als een aanvraag conform artikel 1:3 van de Awb beschouwd waarop in beginsel op grond van artikel 4:13, tweede lid van de Awb binnen een termijn van acht weken een beslissing moet worden genomen. In mijn brief van 29 augustus 2019 heb ik u tevens mededeling van verlenging van de beslistermijn gedaan. Ook uw aanvullend handhavingsverzoek van 3 oktober 2019 beschouw ik als een aanvraag op grond van artikel 1:3 van de Awb.

Verder heb ik kennisgenomen van uw aanbod om alsnog de gegevens en bescheiden te verstrekken waarover ik niet beschik. Ik heb daar geen gebruik van gemaakt. U kunt daaruit afleiden dat ik over alle noodzakelijke informatie beschik die nodig zijn voor een beslissing op uw aanvraag.

Conclusie

Uw opvatting dat uw beide handhavingsverzoeken dienen te worden opgevat als een aanvraag in de zin van artikel 1:3 van de Awb, is correct.

Ad 10

Beoordeling

U constateert dat de in de bijlage bij uw brief van 4 juli 2019 meegezonden vijf screenshots uit AERIUS Monitor een overschrijding van de KDW in de (gehele) Veluwe laten zien. Dat is op zich geen vreemde constatering aangezien onder het voormalige PAS de drempelwaarde voor dit Natura 2000-gebied voor niet prioritaire projecten is verlaagd van 1 mol N/ha/j naar 0,05 mol N/ha/j en de voor de Veluwe uitgevoerde berekeningen in AERIUS Calculator aangaven dat er voor dit Natura 2000-gebied onvoldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar was voor niet-prioritaire projecten vanwege de overschrijding van de KDW op meerdere

²⁸ De Brauw verwijst in voetnoot 5 bij haar brief van 13 september 2019 naar 4 uitspraken van de Afdeling uit 2019 en 2019.

²⁹ Zie blz. 4 van de brief van de Brauw van 13 september 2019.

hexagonen en in relatie tot meerdere natuurlijke habitats en/of habitats van soorten. In die zin is uw constatering correct.

DGNVLG / 19300459

In hoeverre de extra (stikstof-)depositie als gevolg van de verwachte, lees: toegenomen aantal, vliegbewegingen van en naar de luchthaven Lelystad leidt tot overschrijding van de KDW – en daarmee tot significant negatieve effecten – in een groot aantal Natura 2000-gebieden in Friesland en Drenthe alsmede in het tweede door u genoemde Natura 2000-gebied in Gelderland (Landgoederen Brummen) zal moeten blijken uit de nog uit te voeren berekeningen in de meest recente versie van AERIUS Calculator. Ik acht uw conclusie op dit punt te stellig.

Conclusie

Uw vaststelling dat er sprake is van overschrijding van de KDW op de Veluwe, is in beginsel juist. Uw aanname dat extra stikstofdepositie als gevolg van te verwachten vliegbewegingen van en naar Lelystad Airport zal leiden tot significant negatieve gevolgen voor een groot aantal Natura 2000-gebieden, acht ik voorbarig.

Ad 11

Beoordeling

De Brauw geeft in haar aanvullende zienswijze van 1 november 2019 aan dat het gaat om een gering aandeel bestaand (klein) verkeer dat nu op instrumenten vliegt op hoogtes die over het algemeen lager liggen dan de minimum ontwerphoogtes op de aansluitroutes, en gebruik gaat maken van de B+ routes en de aansluitroutes. Ik stel vast dat dit in lijn is met het in de Kamerbrief van 15 oktober 2019 gegeven antwoord op Kamervraag 2.

Ook I&W wijst er in haar aanvullende zienswijze van 18 november 2019 op dat de lokale aan- en uitvliegroutes (de B+ routes) en de routes die deze verbinden met het hogere luchtruim (de aansluitroutes) in de inregelperiode gebruikt zullen worden door het huidige verkeer, zijnde het bestaande kleine verkeer.

Uit beide zienswijzen leid ik af dat de inregelperiode niet inhoudt dat de B+ routes en de aanvliegroutes vanaf 7 november 2019 in gebruik zijn genomen door het groot luchtverkeer.

Conclusie

Uw stelling dat vanaf 7 november 2019 de door u bestreden laagvliegroute in gebruik is genomen, is onjuist.

Ad 12

Beoordeling

In haar aanvullende zienswijze van 1 november 2019 benadrukt De Brauw dat het begin van de inregelperiode op 7 november 2019 betekent dat vanaf die datum luchtverkeersleiders starten met het begeleiden van het bestaande kleine luchtverkeer, en het dus niet gaat om het handelsverkeer waarvoor de uitbreiding van Lelystad Airport bestemd is. Ik stel vast dat de inhoud van de zienswijze ook op dit punt in lijn is met de inhoud van de Kamerbrief van 15 oktober 2019 in antwoord op de Kamervragen 3 en 4.

I&W herhaalt in haar aanvullende zienswijze van 18 november 2019 in dezelfde bewoordingen hetgeen ook door De Brauw is opgemerkt over de inregelperiode in relatie tot het bestaande kleine verkeer. Hieraan voegt I&W toe dat het

handelsverkeer waarvoor de uitbreiding van Lelystad Airport bedoeld is, vanaf 7 november (2019) nog geen gebruik van de luchthaven kan maken omdat dit verkeer middels een ministeriële regeling is uitgesloten en deze uitsluiting pas na afronding van het besluitvormingsproces zal worden opgeheven. Verder wijst I&W erop dat het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan reeds met het Luchthavenbesluit uit 2015 mogelijk is gemaakt.

Uit beide hiervoor aangehaalde zienswijze leid ik af dat de inregelperiode vanaf 7 november 2019 geenszins betekent dat de verlengde start- en landingsbaan ook door het groot luchtverkeer al in gebruik is genomen.

Conclusie

Uw vaststelling dat met ingang van 7 november 2019 de verlengde start- en landingsbaan in gebruik is genomen, is juist en onjuist waar u dit koppelt aan de opening van de Lelystad Airport als luchthaven voor het (groot) handelsverkeer vanaf die datum.

Ad 13

Beoordeling

Uit hetgeen ik heb overwogen in relatie tot de punten 11 en 12 uit uw handhavingsverzoek, vloeit voort dat de start van de inregelperiode op 7 november 2019 geenszins een wijziging inhoudt van het huidige, voor die datum bekende gebruik van de luchthaven Lelystad door klein verkeer. In dat verband stelt I&W in haar aanvullende zienswijze van 18 november 2019 dat het gebruik van de ontworpen routes door het huidige verkeer geen effect zal hebben op de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, omdat het bestaande kleine verkeer op dit moment ook al in hetzelfde gebied vliegt, de toegestane stikstofuitstoot van Lelystad Airport bepaald is door de omvang van het verkeer dat vergund is in het aanwijzingsbesluit uit 2001 en de huidige omvang van het kleine verkeer circa 100.000 vliegbewegingen (per jaar) is, terwijl de totale omvang van het toegestane vliegverkeer in 2001 blijkt de door I&W verstrekte gegevens circa 150.000 vliegbewegingen (per jaar) bedroeg.

Los daarvan dat het uiteindelijke oordeel over het bestaand gebruik van de luchthaven Lelystad nog moet worden gegeven in de voor het project Uitbreiding Lelystad Airport te verlenen toestemming op grond van de Wnb, stel ik mede naar aanleiding van de hiervoor aangehaalde zienswijze van I&W vast dat de inregelperiode niet leidt tot andere gevolgen voor Natura 2000-gebieden en er derhalve geen sprake is van overtreding van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Conclusie

Uw stelling dat het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan en het in gebruik nemen van de laagvliegroutes in strijd is met het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb, deel ik niet.

Ad 14

Beoordeling

Uit mijn overwegingen naar aanleiding van de punten 12 en 13 uit uw handhavingsverzoek volgt dat er ook voor wat betreft de inregelperiode geen urgentie is om (preventief) handhavend op te treden omdat niet wordt voldaan aan de in artikel 5:7 van de Awb opgenomen voorwaarde voor handhaving en het

door mij gestelde ten aanzien van punt 8 van het handhavingsverzoek ook hier van toepassing is.

DGNVLG / 19300459

Conclusie

Ik zie geen aanleiding om handhavend op te treden tegen de in uw brief van 3 oktober 2019 genoemde activiteiten in het kader van de zogenoemde inregelperiode van de luchthaven Lelystad.

Besluit

Gelet op de bovenstaande overwegingen en mijn oordelen aangaande de door u in uw handhavingsverzoek genoemde argumenten, wijs ik uw verzoek af om op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb handhavend op te treden tegen de uitbreiding van Lelystad Airport, noch onmiddellijk in relatie tot nog te realiseren onderdelen van het project noch preventief in relatie tot de ingebruikname van de luchthaven Lelystad door groot luchtverkeer en de op 7 november 2019 gestarte inregelperiode.

Waar het gaat om de bescherming van de betrokken Natura 2000-gebieden en de aangewezen habitattypen en/of soorten ben ik van mening dat de luchthaven Lelystad zonder een nog door mij te verlenen toestemming – hetzij via een generieke maatregel hetzij via een Wnb-vergunning – niet in gebruik kan worden genomen voor groot luchtverkeer. Op dit punt ken ik uw handhavingsverzoek toe. Ik zal de exploitant van de luchthaven Lelystad een vergunningplicht op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb aanzeggen. De vergunningplicht vervalt indien er wel gebruik wordt gemaakt van de generieke maatregel.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan de Stichting Red de Veluwe en aan belanghebbende partijen, te weten De Brauw, provincie Flevoland, gemeente Lelystad, RWS en I&W.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

DGNVLG / 19300459

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.