



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
Directoraat-Generaal Landbouw, Visserij en Landelijk gebied

Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

[Redacted contact information]

Datum 4 december 2019  
Betreft Zienswijze inzake handhavingsverzoeken van MOB en  
VOLE over ontbreken natuurvergunningen regionale  
luchthavens

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

**Uw kenmerk**

DGNV/LG-NV/19250394 e.a.

**Bijlage(n)**

Div. Separaat digitaal  
verzonden

Geachte [Redacted],

Op 14 oktober jl., 25 oktober jl. en 21 november jl. heb ik uw brieven ontvangen waarin u mij in de gelegenheid stelt om een zienswijze naar voren te brengen ten aanzien van de handhavingsverzoeken die bij uw ministerie zijn ingediend door Mobilisation for the environment (MOB) over de natuurvergunningen van de luchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA), Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Groningen Airport Eelde (GAE), Lelystad Airport (LA) en Eindhoven Airport (EA) en van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) inzake GAE. Met deze brief reageer ik op uw verzoek. Mijn zienswijze aangaande het handhavingsverzoek van MOB ten aanzien van de luchthaven Schiphol treft u in een aparte brief aan.

Ten behoeve van de beoordeling door uw ministerie van de ingediende handhavingsverzoeken doe ik u hierbij nadere informatie toekomen over de op grond van de Wet Luchtvaart (voorheen Luchtvaartwet) verleende gebruiksvergunningen waarop het huidige gebruik van de betrokken luchthavens is gebaseerd. Ik schets hierbij in grote lijnen het relevante wettelijke kader, hoe per luchthaven de besluitvorming heeft plaatsgevonden over het huidig toegestane gebruik (ook in tijd) en wat de uitkomst is geweest van de wijze waarop de activiteiten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurwaarden zijn beoordeeld.

### Wettelijk kader en procedures

#### *Luchtvaartwet/Wet luchtvaart*

Op grond van de Wet Luchtvaart (voorheen Luchtvaartwet) worden gebruiksvergunningen voor luchthavens verleend. Deze gebruiksvergunningen (formeel een luchthavenbesluit) worden bij algemene maatregel van bestuur voor een luchthaven vastgesteld. Voorheen waren dit zogenoemde aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet. Dit gebeurt voor MAA, RTHA, GAE en LA op voordracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (bevoegd gezag).

Voor de militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport, gebeurt dit op voordracht van de minister van Defensie (en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als medebevoegd gezag).

**Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

In de Wet luchtvaart is specifiek vastgesteld waar de gebruiksvergunning betrekking op heeft. Het gaat om een gebruiksvergunning waarin de grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer zijn opgenomen. Daarnaast bevat het de aanduiding van het luchthavengebied en de bestemmingen die daarbinnen gelden. Ook bevat de vergunning de beperkingengebieden buiten het luchthavengebied met de daarin geldende ruimtelijke regels in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid.

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

Verder is het op grond van de Wet luchtvaart verboden een luchthaven waarvoor een gebruiksvergunning vereist is, in bedrijf te hebben zonder een geldig veiligheidscertificaat. Namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verleent de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op grond van de Wet luchtvaart het veiligheidscertificaat aan de luchthavens MAA, RTHA, GAE en LA indien voldaan wordt aan de voorgeschreven veiligheidsregelgeving. Ook voor het civiele deel van EA is door ILT een veiligheidscertificaat afgegeven.

*Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)*

Ten gevolge van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561, hierna kortweg: Wet RBML) dienen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden zijn vastgesteld op grond van de Luchtvaartwet vervangen te worden door zogenaamde luchthavenbesluiten. Bij de luchthavens MAA, GAE en RTHA moet dat nog gebeuren. Deze luchthavens beschikken allen over een onherroepelijke gebruiksvergunning waarover de besluitvorming nog heeft plaatsgevonden onder het oude regime van de Luchtvaartwet en de Wet ruimtelijke ordening. LA en EA beschikken wel over een (eerste) luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart.

Alhoewel de eerste luchthavenbesluiten voor MAA, RTHA en GAE dus nog vastgesteld moeten worden is het van belang op te merken dat de betrokken aanwijzingsbesluiten inmiddels op grond van de wet RBML zijn vervangen door zogenaamde 'omzettingsregelingen', een soort overgangsbesluiten, waarmee het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van RBML reeds van toepassing is geworden. Uitgangspunt bij de omzetting van de aanwijzingsbesluiten in deze omzettingsregelingen is geweest dat géén wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven (een 1 op 1 omzetting). Dat is de reden waarom er ten behoeve van de overgangsbesluiten geen MER is gemaakt en er ook geen bezwaar en beroep mogelijk is geweest. Er is immers geen sprake geweest van veranderingen van activiteiten of een ingreep op de luchthavens. Door in de omzetting uit te gaan van de invoerscenario's van de geluidszones zoals deze ten grondslag hebben gelegen aan de aanwijzingsbesluiten is de maximale geluidsruiimte van de luchthavens niet gewijzigd. Ook is er geen sprake geweest van wijzigingen van start- of landingsbanen van deze luchthavens. Tenslotte zijn de ruimtelijke beperkingen voor de omgeving van de luchthavens gelijk gebleven, omdat de geluidszones in de

aanwijzingsbesluiten zijn omgezet in beperkingengebieden met dezelfde beperkingen.

Bovenstaande betekent dat het huidig toegestane gebruik op de luchthavens MAA, GAE en RTHA zijn grondslag vindt in de (laatst gewijzigde) aanwijzingsbesluiten die op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld. Dat is de reden waarom de besluitvorming hieromtrent, ook in tijd, in de nadere toelichting per luchthaven centraal staat. Het huidig toegestane gebruik op LA en EA vindt zijn grondslag in het (eerste) Luchthavenbesluit dat reeds is vastgesteld op grond van de Wet luchtvaart.

#### *Wet milieubeheer*

In de Wet milieubeheer en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage is geregeld dat voor bepaalde activiteiten, in de daarbij aangegeven gevallen een verplichting geldt tot het opstellen van een milieueffectrapport (hierna: MER). Die verplichting geldt voor de aangewezen plannen en besluiten. Voor de plannen voor activiteiten die zijn aangewezen in de C-lijst of in de D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage en voor de besluiten voor activiteiten die zijn aangewezen in de C-lijst van deze bijlage moet een MER worden gemaakt. Voor de besluiten voor activiteiten die zijn aangewezen in de D-lijst moet worden beoordeeld of, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben, een MER moet worden gemaakt.

Op grond van de C-lijst, onder categorie C.6.1, moet een MER worden gemaakt voor een Luchthavenbesluit (voorheen aanwijzingsbesluit) als dit besluit betrekking heeft op de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.

Ten behoeve van de besluitvormingstrajecten die in het kader van de Luchtvaartwet/ Wet luchtvaart zijn gevoerd over het thans toegestane gebruik op MAA, RTHA, GAE, LA en EA, is in alle gevallen een uitgebreide m.e.r.-procedure gevolgd. In dit kader is een MER opgesteld, waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte. Bij het natuuronderzoek is de gebiedsbescherming van de Habitatrictlijn alsmede de Vogelrichtlijn betrokken. Dat betekent dat in de betrokken MER-en, al dan niet in aanvulling op het MER via een aanvullend onderzoeksrapport, inzichtelijk is gemaakt of en zo ja welke Natura2000-gebieden beïnvloed worden door het gebruik van de luchthaven en in welke mate. De MER-en zijn voor advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voorgelegd.

#### *Overige relevante wetten/vergunningen*

In verband met andere wet- en regelgeving dan de Wet luchtvaart kan het zijn dat een luchthaven ook andere vergunningen nodig heeft - naast de gebruiksvergunning en het veiligheidscertificaat op grond van de Wet luchtvaart - waarvoor andere instanties bevoegd gezag zijn. De exploitant van een luchthaven is verantwoordelijk voor het aanvragen van deze andere benodigde vergunningen bij het betrokken bevoegd gezag en het uitvoeren van het noodzakelijke onderzoek hiervoor.

Ik ga nu nader in op de afzonderlijke luchthavens.

#### **Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

#### **Datum**

4 december 2019

#### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

## Maastricht Aachen Airport (MAA)

### **Besluitvorming huidig toegestane gebruik MAA**

#### *Aanwijzingsbesluit MAA 2004*

Het huidig toegestane gebruik op MAA is gebaseerd op de Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004 (Stcrt. 2004 nr. 252). Over dit besluit zijn juridische procedures gevoerd bij de Raad van State. Als gevolg van deze juridische procedure heeft ook herstelbesluitvorming plaatsgevonden. Ik licht dit toe.

Vooraleerst wijs ik erop dat de datum van het Aanwijzingsbesluit is gelegen na de referentiedatum van 7 december 2004, maar vóór het moment waarvoor op grond van de sinds 2005 van kracht zijnde Natuurbeschermingswet 1998 een afzonderlijke natuurtoestemming (natuurvergunning) nodig was.

#### *Bezwaar- en beroepsprocedure Aanwijzingsbesluit MAA 2004*

In de periode 2004-2012 heeft de bezwaar- en beroepsprocedure tegen dit besluit plaatsgevonden. Dat heeft geleid tot een wijziging van het Aanwijzingsbesluit.

- *Eerste beslissing op bezwaar 2006*  
Tegen het Aanwijzingsbesluit van 2004 zijn bezwaarschriften ingediend. Op 24 augustus 2006 is beslist op de ingediende bezwaren (Stcrt. 2006, nr. 169). Tegen deze (eerste) beslissing op bezwaar zijn beroepschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling). Op 13 februari 2008 heeft de Afdeling hierover uitspraak gedaan, waarbij de beroepen gegrond zijn verklaard en de eerste beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is vernietigd. Voorts is het Aanwijzingsbesluit herroepen voor zover het betreft artikel 2, tweede en derde lid.<sup>1</sup>
- *Tweede beslissing op bezwaar 2011*  
Ten gevolge hiervan is, met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008, het Aanwijzingsbesluit heroverwogen en opnieuw beslist op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen de eerste beslissing op bezwaar (tweede beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011, Stcrt. 2011, nr. 20088). Hierbij is een aantal bijlagen bij het Aanwijzingsbesluit vervangen. In dit verband is van belang op te merken dat de heroverweging ertoe heeft geleid dat met deze tweede beslissing op bezwaar een kleinere geluidzone voor groot verkeer (35 Ke-zone) is vastgesteld dan in het oorspronkelijke Aanwijzingsbesluit was opgenomen. Dit komt neer op circa 16 % minder ruimte voor groot verkeer dan voorzien was bij het oorspronkelijke Aanwijzingsbesluit. Tot deze terugschaling is besloten om daarmee de contouren in verband met de externe veiligheidseffecten te verkleinen.
- *Onherroepelijk Aanwijzingsbesluit in 2012 & omzettingsregeling*  
Tegen deze tweede beslissing op bezwaar zijn wederom beroepschriften ingediend bij de Afdeling. Met haar uitspraak van 27 juni 2012 heeft de Afdeling de beroepen ongegrond verklaard en is het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk geworden.<sup>2</sup> Dit gewijzigde aanwijzingsbesluit is inmiddels vervangen (1 op 1 omzetting) door de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht (Stcrt. 35008 d.d. 31 december 2013).

<sup>1</sup> ABRvST 13 februari 2008, 200606822/1.

<sup>2</sup> ABRvST 27 juni 2012, 201113128/1/R1.

#### **Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

#### **Datum**

4 december 2019

#### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

### ***Uitkomsten milieu- en natuuronderzoeken***

De besluitvorming over het Aanwijzingsbesluit in 2004 is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wro voorgeschreven procedure verlopen. Ten behoeve hiervan is een m.e.r.-procedure gevolgd.

In dit kader heeft de luchthaven een MER (*MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport, Royal Haskoning, 2004*) laten opstellen waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte. Hierbij is (ook) gebruik gemaakt van het MER dat is opgesteld ten behoeve van de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (*MER PKB Luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht, ministerie van VenW, 2002*).

- ***Emissies en luchtkwaliteit***

In het onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit is een beschrijving gegeven van de luchtkwaliteit in zowel de bestaande toestand als in diverse ontwikkelingsalternatieven voor de toekomst. De berekeningen in het MER zijn gebaseerd op de prognoses van dat moment voor de achtergrondconcentraties en emissieprestaties voor het wegverkeer en vliegverkeer. In het MER is destijds ten aanzien van de emissies (onder andere van stikstofoxiden) geconcludeerd dat de uitstoot ten gevolge van het aangevraagde, gewijzigde gebruik in 2015 ten opzichte van het jaar 2000 zal toenemen, maar dat dit in 2015 niet zal leiden tot overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en voor PM<sub>10</sub> in de directe omgeving van de luchthaven. Dit beeld is bevestigd in de actualisatie van het onderzoek dat in het kader van de eerste en twee beslissing op bezwaar heeft plaatsgevonden (*Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport; luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA, Adecs, 5 januari 2006 en Onderzoek luchtkwaliteit Aanwijzingsbesluit MAA, Cauberg Huygen, 2 maart 2011*).

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit 2004 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 3.6. Luchtkwaliteit, natuur en landschap (bestaande situatie) p. 25-26 en paragraaf 4.3.4. Luchtkwaliteit (effecten voorgenomen activiteit) p. 41-43.
- MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport 2004: paragraaf 6.5. Luchtkwaliteit (bestaande situatie) p. 72-75 en paragraaf 7.4. Luchtverontreiniging en geur (effecten voorgenomen activiteit) p. 168-176.
- Overwegingen bij de eerste beslissing op bezwaar 2006 met samenvatting uitkomsten actualisatie onderzoek emissies en luchtkwaliteit: hoofdstuk J, Emissies en luchtkwaliteit, antwoord J1, p. 66-68.
- Onderzoeksrapport 'Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport; luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA', Adecs, 5 januari 2006: Samenvatting p. 1-2.
- Overwegingen bij de tweede Beslissing op bezwaar 2011 met samenvatting uitkomsten actualisatie onderzoek emissies en luchtkwaliteit: hoofdstuk J Emissies en luchtkwaliteit, Inleiding, p. 72-73.
- Onderzoek luchtkwaliteit Aanwijzingsbesluit MAA, Cauberg Huygen, 2 maart 2011: hoofdstuk 7 Samenvatting en conclusies, p. 39-40.

### **Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

### **Datum**

4 december 2019

### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

- **Natuur**

In het MER 2004 zijn ook de mogelijke effecten van de voorgestelde veranderingen in het vliegverkeer van en naar MAA op flora en fauna nader belicht. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van het rapport '*Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving*' (Bureau Waardenburg) dat in 2002 is opgesteld ten behoeve van de MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Nagegaan is welke natuurgebieden in de ruime omgeving van de luchthaven een beschermde status genieten op grond van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Op basis van het MER is geconcludeerd dat geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan en er geen dusdanige veranderingen plaatsvinden op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein dat daardoor unieke ecologische situaties worden verstoord.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit 2004 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 3.6. Luchtkwaliteit, natuur en landschap (bestaande situatie) p. 25-27 en paragraaf 4.3.4. Natuur en landschap (effecten voorgenomen activiteit) p. 43-44.
- MER aanwijzing en zonerings Maastricht Aachen Airport 2004: paragraaf 6.7. Ecologie (bestaande situatie) p. 78-84 en paragraaf 7.8. Ecologie (effecten voorgenomen activiteit) p. 182-184.

Ten behoeve van zowel de eerste als tweede beslissing op bezwaar is het onderzoek naar de effecten op flora en fauna geactualiseerd (*Bureau Waardenburg, 2005 en 2011*). In het kader van de tweede beslissing op bezwaar is in aanvulling op deze onderzoeken ook een passende beoordeling opgesteld inzake de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsloërbos (*Bureau Waardenburg, 2011*). De conclusie van deze onderzoeken en de passende beoordeling is niet anders geweest dan een herbevestiging van de conclusie van het eerdere onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER uit 2004, namelijk dat er geen sprake is van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Overwegingen bij de eerste beslissing op bezwaar 2006 met samenvatting uitkomsten actualisatie natuuronderzoek: hoofdstuk L Habitatrichtlijn, antwoord op L1 en L2, pag. 86-87 en hoofdstuk M Flora en Faunawet, antwoord op M1, p. 93.
- Rapport 'Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving', Bureau Waardenburg, 2005: Samenvatting, p. 7-8.
- Overwegingen bij de tweede beslissing op bezwaar 2011 met samenvatting uitkomsten actualisatie natuuronderzoek en passende beoordeling: hoofdstuk L Habitatrichtlijn, Inleiding, p. 87-91 en hoofdstuk M Flora en Faunawet, Inleiding p. 97-98.
- Rapport 'Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving', Bureau Waardenburg, 2011: Samenvatting, p. 7-9.

- Passende beoordeling inzake de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsoërbos, Bureau Waardenburg, 2011: hoofdstuk 6 Conclusies, p. 35-36.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

### **Conclusie voor MAA**

De datum van het Aanwijzingsbesluit waarop het huidige toegestane gebruik op MAA is gebaseerd, is gelegen na de referentiedatum van 7 december 2004, maar vóór het moment waarvoor op grond van de sinds 2005 van kracht zijnde Natuurbeschermingswet 1998 een afzonderlijke natuurtoestemming (natuurvergunning) nodig was.

In het kader van de besluitvorming over de aanwijzing en herstelbesluitvorming daarna heeft er uitgebreid milieu- en natuuronderzoek plaatsgevonden, inclusief additioneel onderzoek en een passende beoordeling. Bij het natuuronderzoek is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn alsmede de Vogelrichtlijn betrokken. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat het met het Aanwijzingsbesluit vergunde en thans toegestane gebruik niet leidt tot overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en voor PM<sup>10</sup> in de directe omgeving van de luchthaven. Daarnaast is er geen sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

### **Datum**

4 december 2019

### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

## **Rotterdam The Hague Airport (RTHA)**

### **Besluitvorming huidige toegestane gebruik op RTHA**

#### *Aanwijzingsbesluit RTHA 2001*

Het huidige toegestane gebruik op RTHA is gebaseerd op de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport uit 2001 (Stcrt. 2001 nr. 209), laatstelijk gewijzigd met het wijzigingsbesluit van 22 september 2010 (Stcrt. nr. 16205 d.d. 18 oktober 2010). Het Aanwijzingsbesluit is vastgesteld vóór de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Nadien hebben twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit plaatsgevonden: de eerste wijziging in 2004 en de laatste wijziging in 2010.

#### *Eerste wijziging Aanwijzingsbesluit in 2004*

Bij de eerste wijziging van het Aanwijzingsbesluit in juli 2004 zijn de openingstijden voor het uitvoeren van landingen voor enkele categorieën stillere vliegtuigen met één uur verruimd (van 23.00 uur naar 24.00 uur). Daarnaast is toegestaan dat er 350 extra vluchten in de periode 23:00 uur – 07:00 uur mogen worden geacommodeerd. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat deze geacommodeerd moeten worden binnen de in 2001 vastgelegde Ke-geluidzone. De totaal toegestane geluidsbelasting in Ke zal daarmee niet toenemen. Tot slot zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting in het besluit opgenomen.

#### *Tweede wijziging aanwijzingsbesluit in 2010*

De reden voor het tweede wijzigingsbesluit in 2010 was enerzijds de noodzaak om de Ke-geluidzone te actualiseren en anderzijds de uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede Instrument Landing System (ILS). Daarnaast is de geluidruimte beperkt verruimd ten behoeve van het accommoderen van

overheidsvliegverkeer dat door de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg daar niet meer terecht kon.

*Onherroepelijk gewijzigd Aanwijzingsbesluit & Omzettingsregeling*

Het gewijzigde aanwijzingsbesluit van 2010 is onherroepelijk van aard en inmiddels ten gevolge van de Wet RBML vervangen (1 op 1-omzetting) door de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam (Stcrt. 2013, nr. 11153).

**Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

***Uitkomsten milieu- en natuuronderzoeken***

De besluitvorming over het Aanwijzingsbesluit uit 2001 is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wro voorgeschreven procedure verlopen. Ten behoeve hiervan is een m.e.r.-procedure gevolgd en een MER opgesteld. Voor de resultaten van de uitgevoerde milieu- en natuuronderzoeken verwijs ik naar de onderzoeken die in het kader van het wijzigingsbesluit in 2010 zijn uitgevoerd, omdat het thans toegestane gebruik op dit wijzigingsbesluit is gebaseerd. De procedure van dit wijzigingsbesluit is tevens conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wro voorgeschreven procedure verlopen.

Ten behoeve van het gewijzigde Aanwijzingsbesluit uit 2010 heeft de luchthaven een MER (*MER Zoneaanpassing Rotterdam Airport, Adecs Airinfra, 2008*) laten opstellen waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit (*Deelonderzoek Emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, 2008 en 2009*) en natuuronderzoek (*Deelonderzoek Beschermde natuur, Bureau Waardenburg, 2008*) deel van uitmaakte.

• *Emissies en luchtkwaliteit*

In het onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit is een beschrijving gegeven van de luchtkwaliteit in zowel de bestaande toestand als in diverse ontwikkelingsalternatieven voor de toekomst, waarbij het zogeheten alternatief 4 c het alternatief is dat ten grondslag ligt aan het wijzigingsbesluit van 2010. In het MER wordt ten aanzien van emissies en luchtkwaliteit geconcludeerd dat de uitstoot van schadelijke stoffen in het gebied rond Rotterdam Airport in de periode 2007 tot 2015 zal afnemen, onafhankelijk van de onderzochte alternatieven voor de luchthaven. Dat geldt met name voor de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), die in de lucht grotendeels worden omgezet in stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Minder uitstoot van stikstofoxiden is vooral het gevolg van schonere motoren bij het wegverkeer. Dit wegverkeer en overige bronnen, zoals industrie en huishoudens, zijn in het studiegebied verreweg de grootste veroorzakers van uitstoot van de schadelijke stoffen. Het aandeel van het luchtverkeer en van wegverkeer van, naar en op de luchthaven in de uitstoot is voor de meeste stoffen beperkt tot minder dan anderhalf procent. Verder wordt geconcludeerd dat de toename van concentraties stikstofdioxide ten gevolge van de wijziging van het Aanwijzingsbesluit onder de categorie 'niet in betekende mate' valt zoals gespecificeerd in een uitwerking van de Wet luchtkwaliteit. De concentraties fijnstof zijn in vergelijking met 2010 eveneens verder afgenomen en blijven net als in 2010 overal in de omgeving van Rotterdam Airport ruim binnen de grenswaarden.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het wijzigingsbesluit uit 2010 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 4.3.2. Luchtkwaliteit, pagina 43-44.



- MER Zoneaanpassing Rotterdam Airport, Adecs Airinfra, 2008: paragraaf 5.6. Uitstoot en luchtkwaliteit, pagina 57-66.
- Deelonderzoek Emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, 2008: paragraaf 6.5.1. Luchtkwaliteit alternatief 4c, pagina 49-52 en hoofdstuk 9 Conclusies en aanbevelingen, p. 99-105.
- Deelonderzoek Emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, 2009: Samenvatting pagina 3 en hoofdstuk 4 Conclusies, pagina 19.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

• *Natuur*

Om de gevolgen voor beschermde natuur rond RTHA in kaart te brengen, zijn in het MER versturende effecten van de verschillende alternatieven geïnventariseerd voor beschermde gebieden en beschermde flora en fauna. Voor deze effecten is een gebied met een straal van vijf, tien en vijftien kilometer rond de luchthaven onderzocht. De mogelijke effecten van het vliegverkeer zijn tot een hoogte van drieduizend voet (bijna duizend meter) en een afstand van twee kilometer in dit onderzoek meegenomen. Aangenomen is dat boven deze hoogte en voorbij deze afstand geen verstoringen van de natuur optreden. Voor het onderzoek zijn beschermde diersoorten en beschermde habitats in de omgeving van de luchthaven geïnventariseerd. Leidraad daarvoor zijn de soorten, habitats en gebieden die bescherming genieten volgens de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet 2002 en de eisen die in deze wetten aan de bescherming zijn gesteld. Daarnaast zijn de gevolgen onderzocht voor gebieden in de omgeving van de luchthaven waar duidelijke natuurdoelstellingen gelden. De gegevens over flora en fauna rond de luchthaven zijn gebaseerd op relevante publicaties en aanwezige kennis over gebieden en soorten bij de onderzoekers. De effectbeoordeling is gebaseerd op het *rapport 'Effecten op fauna, in het bijzonder vogels, als gevolg van verstoring door vliegtuigen en helikopters' (Lensink e.a. 2005)* en uitgevoerd overeenkomstig eerdere beoordelingen van natuureffecten in milieueffectrapportages voor andere luchthavens in Nederland.

In het MER is aangegeven dat RTHA zich in een zeer verstedelijkte omgeving bevindt waar beschermde gebieden, diersoorten, plantsoorten en habitats (alle volgens de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet 2002) in de directe omgeving van de luchthaven niet of nauwelijks voorkomen, wel op grotere afstand. Gevolgen van de alternatieven voor beschermde natuur zijn in de omgeving alleen van toepassing voor zicht en geluid van vliegtuigen in het Beschermd Natuurmonument de Ackerdijkse Plassen, enkele kilometers ten noordwesten van de luchthaven. Alle andere (beschermde) natuurgebieden liggen op zo'n afstand van de luchthaven en de gevolgde vliegroutes, dat er geen versturende effecten te verwachten zijn. Conclusie van het natuuronderzoek is dat beschermde Natura2000-gebieden op een afstand van 15 km of meer van Rotterdam The Hague Airport liggen, dat vliegtuigen hier op hoogtes (ruim) boven de 3.000ft passeren en dat derhalve geen (significante) effecten te verwachten zijn.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het wijzigingsbesluit uit 2010 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 5.8. Beschermde natuur, pagina 74-77

- MER Zoneaanpassing Rotterdam Airport, Adecs Airinfra, 2008: paragraaf 6.8. Beschermde natuur, p. 74-77 en paragraaf 8.5. p.117-118.
- Deelonderzoek Beschermde natuur, Bureau Waardenburg, 2008: Samenvatting pagina 7-9.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

### **Conclusie voor RTHA**

Voor RTHA is in 2001 een Aanwijzingsbesluit vastgesteld. Dit is vóór de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Nadien hebben twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit plaatsgevonden: de eerste wijziging in juli 2004 en de laatste wijziging in september 2010, waarop het thans toegestane gebruik is gebaseerd.

In het kader van de besluitvorming heeft er uitgebreid milieu- en natuuronderzoek plaatsgevonden. Bij het natuuronderzoek is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn alsmede de Vogelrichtlijn betrokken. In de onderzoeken is ten aanzien van emissies en luchtkwaliteit geconcludeerd dat de uitstoot van schadelijke stoffen in het gebied rond Rotterdam Airport in de periode 2007 tot 2015 zal afnemen, onafhankelijk van de onderzochte alternatieven voor de luchthaven. Het aandeel van het luchtverkeer en van wegverkeer van, naar en op de luchthaven in de uitstoot is voor de meeste stoffen beperkt tot minder dan anderhalf procent. Conclusie van het natuuronderzoek is dat beschermde Natura 2000-gebieden op een afstand van 15 km of meer van Rotterdam The Hague Airport liggen, dat vliegtuigen hier op hoogtes (ruim) boven de 3.000ft passeren en dat derhalve geen (significante) effecten te verwachten zijn.

## **Groningen Airport Eelde (GAE)**

### **Besluitvorming huidig toegestane gebruik op GAE**

#### *Aanwijzingsbesluit GAE 2001*

Het huidig toegestane gebruik op GAE is gebaseerd op de Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde van 15 mei 2001 (Stcrt. 2001 nr. 98), laatstelijk gewijzigd op 19 februari 2010 met de derde beslissing op bezwaar inzake het Aanwijzingsbesluit uit 2001 (Stcrt 2010, nr. 3403). Met het Aanwijzingsbesluit uit 2001 is een baanverlenging toegestaan van 1.800 meter naar 2.500 meter waardoor grotere en zwaardere vliegtuigen kunnen worden geaccommodeerd.

De datum van het Aanwijzingsbesluit uit 2001 is gelegen vóór de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

#### *Bezwaar- en beroepsprocedure*

In de periode 2001 - 2012 heeft de bezwaar- en beroepsprocedure tegen dit besluit plaatsgevonden, waarbij drie beslissingen op bezwaar zijn genomen (2002, 2006 en 2012). Ik licht ze toe.

- *Eerste beslissing op bezwaar 2002*

Tegen het Aanwijzingsbesluit uit 2001 zijn bezwaarschriften ingediend. Op 26 augustus 2002 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

beslist op de ingediende bezwaren (eerste *Beslissing op bezwaar aanwijzing luchtvaartterrein Eelde d.d. 26 augustus 2002*). Dit heeft tot enkele aanpassingen in het Aanwijzingsbesluit geleid. Tegen deze (eerste) beslissing op bezwaar zijn beroepschriften ingediend. Op 3 december 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) hierover uitspraak gedaan.<sup>3</sup> De Afdeling heeft de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het Aanwijzingsbesluit van 2001 gedeeltelijk gegrond verklaard. De Afdeling heeft de beslissing op bezwaar inzake het Aanwijzingsbesluit van 2001 op een aantal onderdelen vernietigd.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

- *Tweede beslissing op bezwaar 2006*  
Op 14 maart 2006 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een nieuwe (tweede) beslissing op bezwaar (Stcrt. 2006, nr. 58) genomen waarbij het Aanwijzingsbesluit uit 2001 is heroverwogen, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003, de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar en de op dat moment geldende rechts- en beleidsregels. Tegen deze nieuwe (tweede) beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 zijn beroepschriften ingediend bij de Afdeling. Op 11 juni 2008 heeft de Afdeling uitspraak gedaan waarbij alle beroepsgronden van appellanten betrekking hebbend op onder andere de milieueffectrapportage, luchtkwaliteit, natuur en natuurbescherming ongegrond verklaard. De beroepen met betrekking tot staatssteun zijn wel gegrond verklaard en de (tweede) beslissing op bezwaar is vernietigd.<sup>4</sup>
- *Derde beslissing op bezwaar 2010*  
De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben op 19 februari 2010 een nieuwe (derde) beslissing op bezwaar genomen waarbij het Aanwijzingsbesluit uit 2001 is heroverwogen, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008 (Stcrt. 2010, nr. 3403).
- *Onherroepelijk Aanwijzingsbesluit en Omzettingsregeling*  
Tegen de (derde) beslissing op bezwaar zijn wederom beroepschriften ingediend bij de Afdeling. Met de uitspraak van de Afdeling van 15 februari 2012 zijn de beroepen ongegrond verklaard en is het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk geworden.<sup>5</sup> Het Aanwijzingsbesluit van 2001 is inmiddels onherroepelijk en vervangen (1 op 1-omzetting) door de Omzettingsregeling luchthaven Eelde (Stcrt. 2012, nr. 14093).

#### ***Uitkomsten milieu- en natuuronderzoeken***

De besluitvorming over het Aanwijzingsbesluit van 2001 is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wro voorgeschreven procedure verlopen. Ten behoeve hiervan is een m.e.r.-procedure gevolgd. Er is een MER opgesteld (*Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde, 1995*) waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte. Zoals in de tweede Beslissing op bezwaar uit 2006 is aangegeven (hoofdstuk T Natuur, pagina 159) is bij het vaststellen van het Aanwijzingsbesluit in 2001 in samenwerking met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en

<sup>3</sup> ABRvST 3 december 2003, 200205524/1.

<sup>4</sup> ABRvST 11 juni 2008, 200603116/1.

<sup>5</sup> ABRvST 15 februari 2012, 201003555/1/R1.

(toen nog) Visserij bekeken of ten behoeve van het aanwijzingsbesluit de procedure zoals beschreven in de Habitat- of Vogelrichtlijn zou moeten worden gevolgd. Deze vraag werd destijds ontkennend beantwoord. De voornaamste reden was dat de verlenging van de baan en de aan- en uitvliegroutes niet in de richting van een van de bovengenoemde gebieden plaatsvindt of dat deze er te ver vanaf liggen om (significante) effecten van de uitbreiding te ondervinden. Onderzoek is om die reden achterwege gelaten.

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

De conclusies van de uitgevoerde onderzoeken volgen hieronder:

- *Emissies en luchtkwaliteit*

In het kader van het MER van 1995 zijn voor de belangrijkste stoffen de achtergrondemissies en de actuele luchtkwaliteit als in diverse ontwikkelingsalternatieven voor de toekomst beschouwd. In het MER is met betrekking tot de bestaande situatie ten aanzien van lokale luchtverontreiniging geconcludeerd dat de emissies van de stoffen CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub>, PAK, benzeen en zwarte rook in de omgeving van luchtvaartterrein Eelde laag zijn in vergelijking met Nederland. Hetzelfde geldt voor de achtergrondconcentraties van deze stoffen: deze liggen in de omgeving van luchtvaartterrein Eelde onder het landelijke gemiddelde. De emissies van de luchthaven zijn laag ten opzichte van de totale emissies in het studiegebied. Daarbij wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het Aanwijzingsbesluit van 2001 nauwelijks verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Uit het MER volgt dat grens- en richtwaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit van 2001 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 6.4.3. Lokale luchtverontreiniging, p. 34
- Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde, 1995: paragraaf 6.3.2. Lucht (bestaande situatie), pagina 53-56 en paragraaf 7.3. Lucht (effecten aangevraagde gebruik), p. 96-106.

Ten behoeve van de (tweede) beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 is opnieuw onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit uitgevoerd uitgaande van aangepaste prognoses van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het rapport: "*Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage geluid, emissies en luchtkwaliteit*", Adecs Airinfra, april 2005. In de notitie "*Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Adecs Airinfra, 20 juni 2005*" is een aantal aspecten met betrekking tot de luchtkwaliteit verduidelijkt. De resultaten van de bovengenoemde onderzoeken ten behoeve van de nieuwe beslissing op bezwaar zijn samengevat in het rapport "*Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar*" (april 2005). Dit rapport is in opdracht van het Directoraat-Generaal Luchtvaart opgesteld door DHV Ruimte en Mobiliteit B.V. (hierna DHV). Het nieuwe onderzoek heeft de eerdere conclusies van het MER uit 1995 bevestigd. Uit het rapport blijkt dat in 2010, uitgaande van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat op basis van de vastgestelde geluidszone kan worden afgewikkeld, geen enkele overschrijding zal plaatsvinden van luchtkwaliteitsgrenswaarden.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijst ik naar de volgende documenten.

- Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage geluid, emissies en luchtkwaliteit", Adecs Airinfra, april 2005: hoofdstuk 4 Luchtkwaliteit, pagina 36-46.
- Rapport "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar" DHV Ruimte en Mobiliteit B.V. april 2005: paragraaf 4.3. Luchtkwaliteit, pagina 38-46.
- Notitie "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde" van Adecs Airinfra van 20 juni 2005.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

In het kader van de (derde) beslissing op bezwaar van 19 februari 2010 is het rapport "*Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde*" d.d. 18 november 2009 van ADECS Airinfra opgesteld. De uitkomsten van dit onderzoek wijken weinig af van de uitkomsten van het onderzoek uit 2005: de bijdrage van de luchthaven aan de concentraties NO<sub>2</sub> beperkt is en bovendien lager zijn dan vastgesteld in het onderzoek uit 2007, de hoogste jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> nog steeds laag is en ook de totale jaargemiddelde PM<sub>10</sub>-concentratie lager is dan in 2007.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijst ik naar de volgende documenten.

- Rapport "Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde", Adecs Airinfra, 18 november 2009 van ADECS Airinfra: Samenvatting, pagina 1-3, Conclusies, pagina 37.

- **Natuur**

In het kader van het MER van 1995 is onderzoek gedaan naar het verlies en de aantasting van leefgebieden en (beschermde) gebieden met een natuurfunctie. Verder is onderzoek gedaan naar de mate van verstoring en kwaliteitsverlies van (avi-)fauna en vegetatie en de aantasting, versnippering van ecologische structuren. Geconcludeerd is dat de baanverlenging die met het Aanwijzingsbesluit wordt toegestaan en de uitbreiding van het gebruik geen directe effecten op beschermde natuurgebieden heeft. De indirecte effecten van intensivering van het baangebruik (geluidhinder) op natuurgebieden in de omgeving zijn naar verwachting te verwaarlozen.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijst ik naar de volgende documenten.

- Samenvatting uitkomsten MER in de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit van 2001 op grond van de Luchtvaartwet: paragraaf 6.4.6. Landschap, ecologie en natuur, pagina 35-36.
- Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde, 1995: Samenvatting, pagina 7-22, paragraaf 6.3.6. Natuur en ecologie (bestaande situatie), pagina 69-72 en paragraaf 7.7. Ecologie en natuurwaarden (effecten voorgenomen activiteit), pagina 129-131.

In het kader van de tweede en derde beslissing op bezwaar van 2006 en 2010 is het eerdere natuuronderzoek geactualiseerd en aangevuld. Hierbij is nader onderzoek verricht naar de in de omgeving van het luchtvaartterrein Eelde

liggende gebieden die op grond van de Habitatrichtlijn dan wel de Vogelrichtlijn zijn aangewezen.

#### *Tweede beslissing op bezwaar*

Ten behoeve van de tweede beslissing op bezwaar zijn de effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van het luchtvaartterrein Eelde beoordeeld in het licht van de vigerende natuurwetgeving. Hieronder wordt verstaan: de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Ik verwijs hierbij naar het rapport *"Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving"*, Bureau Waardenburg, 11 april 2005". De resultaten van het onderzoek ten behoeve van de tweede beslissing op bezwaar zijn samengevat in het rapport *"Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar"*, DHV Ruimte en Mobiliteit, april 2005. In het kader van deze heroverweging zijn ten slotte nog twee rapporten opgesteld met betrekking tot ecologie: het rapport *"Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie"* van DHV d.d. 7 juli 2005 en het rapport *"Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op luchthaven Eelde"*, Buro Bakker, 2005".

Uit het rapport van Bureau Waardenburg uit 2005 volgt dat het gebruik van het luchtvaartterrein zoals voorzien in het aanwijzingsbesluit niet in strijd is met de Habitat- en/of Vogelrichtlijn, noch met de nationale natuurwetgeving. Geconcludeerd wordt dat de toename van het grote burgerverkeer ten gevolge van het Aanwijzingsbesluit 2001 naar verwachting niet zal leiden tot significante negatieve effecten op de kwalificerende en begrenzendende soorten van de beschermde gebieden in de omgeving van de luchthaven.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Rapport "Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar", DHV Ruimte en Mobiliteit B.V. april 2005: paragraaf 4.4. Natuur- en landschapswaarden (incl. Passende beoordeling), pagina 48-52.
- Rapport "Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie", DHV d.d. 7 juli 2005:
- Rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning Flora- en faunawet op de locatie van een baanverlenging op luchthaven Eelde", Buro Bakker, 2005:

#### *Derde beslissing op bezwaar*

In het kader van de derde beslissing op bezwaar uit 2010 is het rapport "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot groene wetgeving wederom geactualiseerd (*"Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005"*, Bureau Waardenburg, 13 november 2009). Daarnaast is de notitie *"Groningen Airport Eelde en stikstofdepositie in de Drentsche Aa, Bureau Waardenburg, 2010"* opgesteld. Uit deze onderzoeken blijkt dat de conclusies omtrent eventuele effecten van het Aanwijzingsbesluit op de beschermde natuur in de omgeving van de luchthaven Eelde gelijk zijn aan die van de conclusies van het onderzoek van 2005.

#### **Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

#### **Datum**

4 december 2019

#### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

Ten aanzien van de 1 februari 2009 in werking getreden wet van 29 december 2008, houdende wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet 1998) in verband met regulering van bestaand gebruik en enkele andere zaken (Stb. 2009, 18 en 23) is bij de derde beslissing op bezwaar het volgende overwogen: *"Door deze wetswijziging vallen ook Natura 2000-gebieden die wél zijn aangemeld maar nog niet zijn aangewezen onder het beschermingsregime van de Nb-wet 1998 (vgl. artikel 1 onder n sub 3 en artikel 19d Nb-wet 1998). Voor deze gebieden geldt met ingang van 1 februari 2009 ook een vergunningplicht. In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar is de wetswijziging met name relevant voor het Natura-2000 gebied de Drentsche Aa, dat wel is aangemeld als Habitatrictlijngebied, maar nog niet is aangewezen. Het voorgaande betekent dat ten aanzien van de Drentsche Aa thans, anders dan in 2006, dient te worden beoordeeld of de Nb-wet 1998 aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat. Voor de Vogelrichtlijngebieden Zuidlaardermeer en Fochteloërveen (tevens aangemeld als Natura 2000-gebied op grond van de Habitatrictlijn) bestond reeds een vergunningplicht op grond van de Nb-wet 1998. Bij besluit van 2 december 2009 hebben Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe aan GAE vergunning verleend op grond van de Nb-wet 1998 voor de bestaande alsmede de extra vliegtuigbewegingen ten gevolge van de baanverlenging. De vergunning heeft betrekking op de Natura-2000 gebieden Zuidlaardermeergebied, Fochteloërveen, Leekstermeergebied, Drentsche Aa en Norgerholt. In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar dient te worden beoordeeld of er in redelijkheid van kan worden uitgegaan dat het te nemen besluit uitvoerbaar is zonder daarbij in strijd te komen met de Nb-wet 1998. Nu door Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe vergunning is verleend op grond van de Nb-wet 1998 is dat het geval. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan Bureau Waardenburg gevraagd te reageren op het advies van de Commissie m.e.r. In de notitie van 29 januari 2010 is Bureau Waardenburg ingegaan op de constatering van de Commissie dat hoewel de toename van de stikstofdepositie zeer klein is, in de overbelaste situatie in cumulatie aantasting van de natuurlijke kenmerken niet is uit te sluiten. Bureau Waardenburg geeft aan dat de berekende bijdrage van de luchthaven in de totale depositie op 10 km of meer afstand van de luchthaven 0,01 % van de hoeveelheid op het vliegveld en dus verwaarloosbaar klein (lees nihil) is. Deze bijdrage valt derhalve in het niet bij de omvang van de achtergronddepositie. Voorts is deze bijdrage zo klein dat deze wegvalt in de jaarlijkse variatie in depositie onder invloed van vooral meteorologische factoren. Bureau Waardenburg is dan ook van oordeel dat de instandhoudingsdoelen voor habitattypen die in meer of mindere mate stikstof gelimiteerd zijn (in het bijzonder de heideveentjes in de Drentsche Aa) op geen enkele wijze in het geding komen. Voorts geeft Bureau Waardenburg aan dat op grond van generiek beleid de geschatte concentratie NO<sub>2</sub> de komende jaren verder zal afnemen, zoals ook te zien is op figuur 1.2 van de notitie. Tenslotte stelt Bureau Waardenburg dat het beheer van de betreffende gronden van bepalend belang is. Evenals de Commissie m.e.r. geeft Bureau Waardenburg aan daar bij het op te stellen beheerplan voor het Natura-2000 gebied de Drentsche Aa aandacht aan te besteden".*

**Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

Voor een nadere toelichting op bovenstaande verwijs ik naar de volgende documenten.

- Rapport "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot groene wetgeving, Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005", Bureau Waardenburg, 13 november 2009: Samenvatting, pagina 9-10 en Hoofdstuk 6 Samenvatting en conclusies, pagina 41-42.
- Notitie Groningen Airport Eelde en stikstofdepositie in de Drentsche Aa, Bureau Waardenburg, 29 januari 2010.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

### **Conclusie voor GAE**

De datum van het Aanwijzingsbesluit waarop het huidig toegestane gebruik op GAE is gebaseerd (2001), is gelegen vóór de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

In het kader van de besluitvorming over deze aanwijzing en herstelbesluitvorming heeft er uitgebreid milieu- en natuuronderzoek plaatsgevonden, inclusief additioneel onderzoek en een passende beoordeling. Bij het natuuronderzoek is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn alsmede de Vogelrichtlijn betrokken. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen de emissies in de omgeving van de luchthaven laag zijn ten opzichte van Nederland en daarbij de emissies van de luchthaven laag zijn ten opzichte van de totale emissies in het studiegebied. Daarbij wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit ten gevolge van het met het Aanwijzingsbesluit van 2001 vergunde, toegestane gebruik nauwelijks verandert ten opzichte van de referentiesituatie en dat grens- en richtwaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Ten aanzien van natuur volgt dat het gebruik van het luchtvaartterrein zoals voorzien in het Aanwijzingsbesluit niet in strijd is met de Habitat- en/of Vogelrichtlijn, noch met de nationale natuurwetgeving. Geconcludeerd wordt dat de toename van het grote burgerverkeer ten gevolge van het Aanwijzingsbesluit 2001 naar verwachting niet zal leiden tot significante negatieve effecten op de kwalificerende en begrenzendende soorten van de beschermde gebieden in de omgeving van de luchthaven.

Geconstateerd wordt dat Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen in 2009 een vergunning hebben verleend aan GAE op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de bestaande alsmede de extra vliegtuigbewegingen ten gevolge van de baanverlenging. De vergunning heeft betrekking op de Natura-2000 gebieden Zuidlaardermeergebied, Fochteloërveen, Leekstermeergebied, Drentsche Aa en Norgerholt.

## **Lelystad Airport**

### **Besluitvorming huidig toegestane gebruik op Lelystad Airport**

#### *Luchthavenbesluit 2015*

Het huidige toegestane gebruik op de luchthaven Lelystad Airport is gereguleerd in het Luchthavenbesluit 2015 (Stb. 2015, nr. 130). Dit besluit betreft een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart voor de luchthaven Lelystad. Met dit besluit kan de exploitant de beoogde ontwikkeling en exploitatie van luchthaven Lelystad realiseren. Dit luchthavenbesluit vervangt de Omzettingsregeling luchthaven Lelystad zoals deze is vastgesteld op grond van het overgangsrecht in de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire



luchthavens. De Omzettingsregeling heeft het aanwijzingsbesluit van 23 april 1991 (nr. RLD/VI/L91.004141 (Stcrt. 1991, nr. 83)), gewijzigd bij het besluit van 9 november 2001 (Stcrt. 2001, nr. 229) op grond van de Luchtvaartwet, conform de Wet RBML overgeheveld naar de Wet luchtvaart. Voorts vervangt dit Luchthavenbesluit de voorlopige voorziening getroffen bij uitspraak van de Raad van State van 7 december 2011 (zaak nr. 200909551/1/R1) (zie hiervoor ook onderstaande).

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

### ***Uitkomsten milieu- en natuuronderzoeken***

Voor het luchthavenbesluit (2015) is een milieueffectrapportage opgesteld. Ten tijde van het MER Lelystad Airport 2014 en de actualisatie van het MER in 2018 is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke verstoring van Natura2000-gebieden alsmede stikstofdepositie in Natura2000-gebieden in verband met de openstelling van de luchthaven voor handelsverkeer. Voor de overwegingen en conclusies verwijs ik naar deze rapportages. De stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport bleek beperkt te zijn waarmee destijds volstaan kon worden met een melding in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Zoals bekend heeft de recente PAS-uitspraak van de Raad van State mij genoopt de project-specifieke aanpak weer op te pakken om tot een passende beoordeling te komen. Op basis daarvan wordt bezien of, en zo ja, welke vervolgstappen noodzakelijk zijn. In verlengde hiervan wijs ik u ook op de Kamerbrief van 13 november jl. waarin de intentie is uitgesproken om via een collectieve regeling activiteiten waarvoor destijds in het kader van de PAS een vrijstelling van de Natura-2000 vergunningplicht gold, omdat de uitstoot de toenmalige grenswaarde van maximaal 1 mol/hectare per jaar niet overschreed, te legaliseren.

Voor de volledigheid wijs ik u erop dat op dit moment nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over de openstelling van de luchthaven voor handelsverkeer.

Het huidige gebruik van Lelystad Airport met klein verkeer valt binnen de kaders van de oude gebruiksvergunning, het Aanwijzingsbesluit uit 2001 op grond van de Wet luchtvaart. Bij dit besluit is het luchtvaartterrein aangewezen, is een geluidszone voor de kleine luchtvaart, een zogenaamde bkl-geluidszone, vastgelegd en 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;
- Het vervangen van de gewichtslimiet van 6.000 kg door een ICAO-baancode en baanletter.

Tegen dit Aanwijzingsbesluit zijn diverse bezwaar- en beroepsprocedures gevoerd. In dat verband wijs ik u op een tweetal uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

- *Uitspraak 10 oktober 2007, 200606568/1*  
Bij uitspraak van 10 oktober 2007, 200606568/1 heeft de Afdeling de beroepen gegrond verklaard, de beslissingen op bezwaar vernietigd en een voorlopige voorziening getroffen inhoudende dat totdat een nieuw

Aanwijzingsbesluit van kracht is, de luchthaven in werking mag zijn als ware het Aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 van kracht.

- *Uitspraak 7 december 2011, 200909551/1*  
Indachtig de uitspraak van de Afdeling van 10 oktober 2007 heeft de (toenmalige) minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, met toepassing van artikel 18 en 23 van de Luchtvaartwet het luchtvaartterrein Lelystad Airport bij besluit van 16 oktober 2009 aangewezen. Dit besluit had als doel een geleidelijke ontwikkeling van Lelystad Airport tot een winstgevende luchthaven met positieve economische effecten voor de omgeving mogelijk te maken. Tevens is het de bedoeling om de lichtere segmenten van de general aviation te verplaatsen van Schiphol Airport naar Lelystad Airport en lijnverbindingen naar Europese bestemmingen met daarvoor geschikte passagiersvluchten van beperkte omvang op te zetten. Ook tegen dit besluit zijn rechtsmiddelen aangewend. Bij uitspraak van 7 december 2011, 200909551/1 heeft de Afdeling ook hierbij de beroepen gegrond verklaard, de beslissing op bezwaar vernietigd en een voorlopige voorziening getroffen inhoudende dat totdat een nieuw besluit op de aanvraag is genomen en in werking treedt, dan wel een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart is vastgesteld en in werking treedt voor de luchthaven Lelystad Airport, deze luchthaven in werking mag zijn als ware het Aanwijzingsbesluit van 9 november 2001 van kracht.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

**Conclusie voor Lelystad Airport**

Voor Lelystad Airport is in 2015 een Luchthavenbesluit vastgesteld. Vanwege de recente PAS-uitspraak is voor Lelystad Airport de project-specifieke aanpak opgepakt om te komen tot een passende beoordeling. Over de openstelling van de luchthaven voor handelsverkeer moet nog besluitvorming plaatsvinden.

Voor het huidige actuele gebruik van Lelystad Airport met klein verkeer geldt dat dit valt binnen de kaders van de oude gebruiksvergunning, het Aanwijzingsbesluit uit 2001. Dit besluit is vastgesteld vóór de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

**Eindhoven Airport (EA)**

Vanwege het feit dat het ministerie van Defensie het bevoegd gezag is voor de militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is medebevoegd gezag), verwijs ik u naar de door het ministerie van Defensie ingediende zienswijze. Ik sluit me bij deze zienswijze aan en beschouw deze als hier ingelast en herhaald. In aanvulling daarop geef ik nog het volgende mee over EA.

**Besluitvorming huidig toegestane gebruik door EA**

*Luchthavenbesluit 2014*

Het ministerie van Defensie heeft in zijn zienswijze de besluitvormingsgeschiedenis van de militaire luchthaven en de ontwikkeling van het civiel medegebruik door Eindhoven Airport geschetst. Het laatste besluit daarin betreft het Luchthavenbesluit Eindhoven d.d. 26 september 2014 (Stb. 2014, nr. 356). Met dat besluit is het huidig toegestane gebruik op de militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport

gereguleerd. Het Luchthavenbesluit Eindhoven legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Eindhoven vast, zowel voor het militaire luchtverkeer als voor het burgermedegebruik, en bevat de ruimtelijke beperkingen die daarmee samenhangen. Het daadwerkelijke burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven door Eindhoven Airport N.V. wordt gereguleerd door een medegebruiksvergunning. Deze medegebruiksvergunning is op 17 december 2015 door de Minister van Defensie in overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor de periode 2016-2019 verleend (*Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport (gebruiks jaren 2016-2019), Stcrt 2015, nr. 47829*).

**Bestuurskern**

Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

***Uitkomsten milieu- en natuuronderzoeken***

De besluitvorming over het Luchthavenbesluit 2014 is conform de in de Wet luchtvaart voorgeschreven procedure verlopen. Ten behoeve hiervan is een m.e.r.-procedure gevolgd. Ten behoeve van het Luchthavenbesluit is een MER opgesteld (*MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013*) waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte.

- *Emissies en luchtkwaliteit*

In het MER zijn de effecten op luchtkwaliteit bepaald voor het luchtverkeer, de grondgebonden activiteiten en wegverkeer gerelateerd aan de groei van het civiele luchtverkeer (toename wegverkeer vanwege groei aantal passagiers) voor de componenten NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Uit de vergelijking blijkt dat in de voorgenomen activiteit de luchtkwaliteit voldoet aan wettelijke normen. Het luchtverkeer en het extra wegverkeer ten gevolge van de groei van algemene wegverkeer groot en de invloed van de luchthaven beperkt is. Voor PM<sub>10</sub> geldt dat, net als bij NO<sub>2</sub>, in de directe omgeving van de (snel)wegen de hoogste concentraties PM<sub>10</sub> voorkomen. De luchthaven lijkt weinig invloed te hebben op de PM<sub>10</sub>-concentratie. In 2024 wordt een beperkte afname van de PM<sub>10</sub>-concentratie verwacht. De component PM<sub>2,5</sub> heeft een directe relatie met PM<sub>10</sub>. Wanneer aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, zal tegelijkertijd ook aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> worden voldaan.

Zie voor nadere toelichting bovengenoemde conclusies:

- Samenvatting uitkomsten MER in toelichting bij het Aanwijzingsbesluit Eindhoven 2014: paragraaf 6.3.3. Luchtkwaliteit, pagina 55-56.
- MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013: paragraaf 6.4. Luchtkwaliteit, pagina 56-65.
- Samenvatting MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013: Effecten luchtkwaliteit, pagina 9-10.

- *Natuur*

In het MER is een inventarisatie opgenomen van Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en de EHS die zich rondom de luchthaven bevinden. In het MER is onderzocht welke effecten de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit hebben op de geïnventariseerde natuurgebieden. Naast de bescherming van gebieden worden soorten beschermd via de Flora- en faunawet. In het MER zijn de aspecten stikstofdepositie, visuele verstoring en geluidsbelasting beoordeeld. Uit de analyses naar de effecten van stikstofdepositie blijkt een beperkte toename in de stikstofdepositie in de nabij de luchthaven gelegen Natura2000-gebieden. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de

soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend. In het MER is dan ook geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling naar 43.000 civiele vliegtuigbewegingen) voor geen van de Natura2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

**Bestuurskern**  
Dir.Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Datum**  
4 december 2019

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/246740

Zie voor nadere toelichting bovengenoemde conclusies:

- Samenvatting uitkomsten MER in toelichting bij het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014: paragraaf 6.3.4. Natuur, pagina 57-58.
- MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013: paragraaf 6.7. Natuur, pagina 78-87.
- Samenvatting MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013: Effecten natuur, pagina 10-11.
- Aanvulling MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, 20 mei 2014: hoofdstuk 5 Effecten natuur, pagina 21 en paragraaf 6.5. Natuur: stikstofdepositie, pagina 26.

#### **Conclusies over EA**

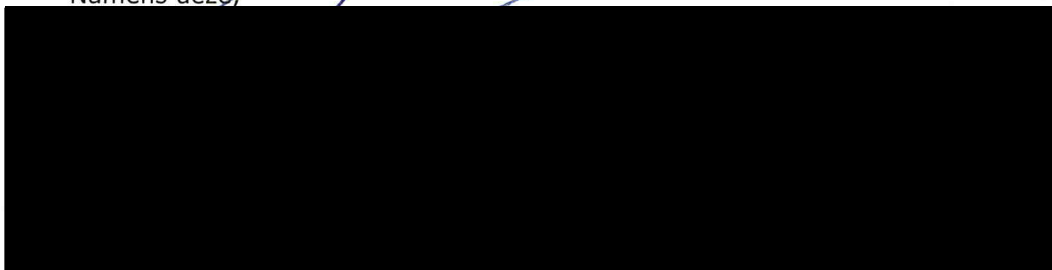
In de zienswijze van het ministerie van Defensie is de besluitvormingsgeschiedenis rond de militaire luchthaven Eindhoven en de ontwikkeling van het civiel medegebruik door Eindhoven Airport beschreven. Het Luchthavenbesluit Eindhoven dat in 2014 is vastgesteld is daarin het laatste besluit.

In het kader van de besluitvorming over het Luchthavenbesluit heeft uitgebreid milieu- en natuuronderzoek plaatsgevonden als onderdeel van de m.e.r. procedure. Bij het natuuronderzoek is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn alsmede de Vogelrichtlijn betrokken. In het MER is geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling naar 43.000 civiele vliegtuigbewegingen) voor geen van de Natura2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
Namens deze,



**BIJLAGE: Relevante stukken in relatie tot zienswijze  
handhavingsverzoeken natuurvergunningen regionale luchthavens  
(separaat digitaal toegezonden)**

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

**Maastricht Aachen Airport**

**Datum**

4 december 2019

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740

1. Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, Stcrt. 35008 d.d. 31 december 2013.
2. Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht van 27 december 2004 (Stcrt. 2004, 252).
3. MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, 2004.
4. (Eerste) Beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 inzake de aanwijzing van 27 december 2004 (Stcrt. 2006, nr. 169).
  - a. Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport; luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA, Adecs, 5 januari 2006
  - b. Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, Bureau Waardenburg, d.d. 17 oktober 2005.
5. Beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 inzake de aanwijzing van 27 december 2004 (Stcrt. 2011, nr. 20088).
  - a. Onderzoek luchtkwaliteit Aanwijzingsbesluit MAA, Cauberg Huygen, 2 maart 2011.
  - b. Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, Bureau Waardenburg, d.d. 31 maart 2011.

**Rotterdam The Hague Airport**

1. Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam (Stcrt. 2013, nr. 11153)
2. Wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport van 22 september 2010 (Stcrt. 2010, nr. 16205)
3. MER Zoneaanpassing Rotterdam Airport, Adecs Airinfra, 2008:
  - a. Deelonderzoek Emissies en luchtkwaliteit, Adecs Airinfra, 2008 en 2009.
  - b. Deelonderzoek Beschermd natuur, Bureau Waardenburg, 2008.

**Groningen Airport Eelde**

1. Omzettingsregeling luchthaven Eelde (Stcrt. 2012, nr. 14093)
2. Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde d.d. 15 mei 2001 (Stcrt. 2001 nr. 98).
3. Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde, 1995.
4. (Tweede) Beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 inzake de Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde van (Stcrt. 2006, nr. 58):
  - a. Baanverlenging Groningen Airport Eelde, rapportage geluid, emissies en luchtkwaliteit", Adecs Airinfra, april 2005.
  - b. "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging Groningen Airport Eelde", Adecs Airinfra, 20 juni 2005.
  - c. Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, Aanvullende milieu-informatie t.b.v. hernieuwde en gewijzigde beslissing op bezwaar, or DHV Ruimte en Mobiliteit, april 2005.
5. (Derde) Beslissing op bezwaar d.d. 19 februari 2010 inzake de Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde (Stcrt. 2010, nr. 3403):
  - a. Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde, Adecs Airinfra, 18 november 2009.
  - b. Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot groene wetgeving,

Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005, Bureau Waardenburg, 13 november 2009.

- c. Notitie Groningen Airport Eelde en stikstofdepositie in de Drentsche Aa, Bureau Waardenburg, 29 januari 2010.

#### **Lelystad Airport**

1. Luchthavenbesluit Lelystad (Stcrt. 2001, nr. 229)
2. Luchthavenbesluit Lelystad (Stb. 2015, nr. 130).
3. Milieueffectrapport 2014 (inclusief deelonderzoeken luchtkwaliteit en natuur)
4. Actualisatie Milieueffectrapport 2018

#### **Eindhoven Airport**

1. Luchthavenbesluit Eindhoven d.d. 26 september 2014 (Stb. 2014, nr. 356)
2. Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport (gebruiks jaren 2016-2019), Stcrt. 2015, nr. 47829).
3. MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013.
4. Samenvatting MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, juni 2013.
5. Aanvulling MER luchthaven Eindhoven, Royal Haskoning DHV, mei 2014.

#### **Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd Luchtruim en Regionale  
Luchthavens

#### **Datum**

4 december 2019

#### **Ons kenmerk**

IENW/BSK-2019/246740