

Vergaderjaar 2023–2024

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 1167**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2024

Hierbij informeer ik u over het voornemen om op 17 juni 2024 positieve weigeringen af te geven op de aanvragen op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het project Exploitatie Luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en het project Exploitatie (Civiel gebruik) Luchthaven Eindhoven Airport (EA).<sup>1</sup> Het afgeven van een positieve weigering betekent dat ik heb geconstateerd dat voor deze projecten geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is, en ik deze dus ook niet zal verlenen. Deze besluiten worden op 17 juni 2024 in de Staatscourant en enkele landelijke dagbladen gepubliceerd. De aanvragen van RTHA en EA dateren beide van 1 oktober 2020 en zijn nadien meerdere malen aangevuld.

### *Procedure*

De aanvragen zien op de exploitatie van de luchthavens voor zover dat binnen hun bestaande rechten c.q. referentiesituatie valt. De ontwerpbesluiten hebben van 16 februari tot en met 29 maart 2021 ter inzage gelegen. Overeenkomstig het aanvullingsverzoek aan Schiphol d.d. 21 februari 2022 is aan RTHA en EA in april 2023 gevraagd nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren op basis van een realistisch vlootsce­nario. Dit is in lijn met de kamerbrief van 24 juni 2022<sup>2</sup> waarin is aange­geven dat de uitgangspunten die voor de verlening van een natuurver­gunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling door Schiphol worden gehanteerd ten aanzien van referentiesituatie en vlootsamenstelling, eveneens van toepassing zullen zijn bij de beoor­deling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens van nationale betekenis.

<sup>1</sup> Mede in lijn met de toezegging van mijn ambtsvoorganger (parlementaire agenda 10-12-2020 – Debat behandeling Stikstofwet: Zodra er duidelijkheid is over de beoordeling van de vergun­ningaanvragen van de luchthavens informeert de Minister van LNV de Tweede Kamer hierover.

<sup>2</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 431

## *Besluit*

In reactie op de aanvullingsverzoeken hebben RTHA en EA nieuwe stikstofberekeningen aangeleverd voor de referentiesituatie. In de besluitvorming is voor EA uitgegaan van het Luchthavenbesluit 2014 als meest beperkende besluit. Voor RTHA geldt het Aanwijzingsbesluit 2010 als referentie, omdat dit besluit eerder passend is beoordeeld en onherroepelijk is geworden.

Nu de aanvraag ziet op de bestaande rechten c.q. referentiesituatie is er geen sprake van een vergunningplicht. Als een initiatiefnemer in zo een situatie toch om een vergunning vraagt, krijgt hij bericht dat er geen vergunning nodig is en dat de aanvraag wordt geweigerd, de zogenoemde «positieve weigering». De besluiten betreffen dan ook «positieve weigeringen».

Aangezien voor de bestaande rechten thans enkel de geluidcontour behorende bij het Aanwijzingsbesluit 2010 (RTHA) en het Luchthavenbesluit 2014 (EA) bepalend is, wordt het uit oogpunt van bescherming van de Natura 2000-gebieden waarop stikstofdepositie plaatsvindt, wenselijk geacht de referentiesituatie voor wat betreft stikstof bindend vast te leggen. Dit, omdat vliegtuigen wel stiller worden, maar niet minder stikstof uitstoten.

Omdat het op grond van de jurisprudentie nog onduidelijk is of in dit geval met een positieve weigering de referentiesituatie bindend is vastgelegd, is bij separaat besluit aan de luchthavens ook een maatwerkvoorschrift opgelegd, waarbij de emissies van het vliegverkeer (incl. taxiën en APU, GPU, platformverkeer en proefdraaien) zoals berekend in de stikstofberekeningen behorend bij de aanvraag, als bovengrens wordt vastgelegd. Daarmee wordt voorkomen dat in de toekomst meer stikstof wordt uitgestoten dan thans in de aanvragen voor de referentiesituatie is berekend. Tevens is aan de luchthavens de verplichting opgelegd ieder volgend gebruiksjaar te monitoren wat de stikstofemissie was en dit te rapporteren aan het bevoegd gezag. Met deze wijze van besluitvorming kom ik gedeeltelijk tegemoet aan de uitspraken van de Rechtbank Gelderland van 16 april 2024<sup>3</sup> inzake verzoeken om passende maatregelen te treffen.

Nu de door de Schiphol Group aangekochte stikstofruimte mogelijk niet nodig is voor de natuurvergunning van RTHA, ga ik met de Schiphol Group in gesprek over hoe de vrijgekomen ruimte een bijdrage kan leveren aan de oplossing voor andere knelpunten.

## *Belang besluitvorming*

Wellicht ten overvloede merk ik hierbij nog op dat de beslistermijn reeds is overschreden en ik het van belang acht dat er duidelijkheid komt over de ingediende aanvragen. Bovendien zijn er juridische procedures aanhangig, onder andere met betrekking tot afgewezen handhavingsverzoeken. In die procedures heb ik mij steeds op het standpunt gesteld dat sprake is van aanzienlijke bestaande rechten en concreet zicht op legalisatie bestaat. Dat standpunt is mede vanwege de lange duur van de besluitvorming betwist.

---

<sup>3</sup> Uitspraken van de rechtbank Gelderland van 16 april 2024: zaaknummers; ARN 23/1546 en ARN 23/2031

Ook in het kader van procedures inzake het verzoek passende maatregelen te treffen is het van belang dat er duidelijkheid komt over de omvang van de bestaande rechten van de luchthavens.

De Minister voor Natuur en Stikstof,  
Ch. van der Wal-Zeggelink