

Aan de Minister voor Natuur en Stikstof

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Auteur

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

TER BESLISSING

Datum
29 mei 2024

Kenmerk
DGNV / 59243693

nota

Kamerbrief besluitvorming RTHA en Eindhoven
Airport

Kopie aan

Bijlage(n)

Parafenroute

[Redacted]
[Redacted] [Redacted] [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Aanleiding

U bent voornemens om op 17 juni (in mandaat) te beslissen op de Wnb-aanvragen van Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. De Tweede Kamer dient hierover op 14 juni geïnformeerd te worden via een kamerbrief.¹

Geadviseerd besluit

U kunt akkoord gaan met de kamerbrief en deze ondertekenen.

Kernpunten

- RTHA en EA hebben in oktober 2020 een Wnb-vergunning aangevraagd voor de exploitatie van de luchthavens.
- De ontwerp-besluiten voor de Wnb-vergunning hebben in februari 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 de kamerbrief van 24 juni 2022² waarin is aangegeven dat de uitgangspunten die voor de verlening van een natuurvergunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling

¹ 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.

² Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

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.

- In reactie op de aanvullingsverzoeken hebben de luchthavens aangegeven dat hun aanvragen betrekking hebben op de exploitatie van de luchthavens voor zover dat binnen hun bestaande rechten c.q. referentiesituatie valt en nieuwe stikstofberekeningen voor hun bestaande rechten aangeleverd.
- Deze nieuwe berekeningen zijn beoordeeld en daarmee kan worden ingestemd. Dit betekent dat thans op de aanvragen van RTHA en EA een besluit kan worden genomen.
- Nu de aanvraag ziet op de bestaande rechten/referentiesituatie is er geen sprake van een vergunningplicht en is het op grond van jurisprudentie niet mogelijk een vergunning te verlenen. De voorgenomen besluiten betreffen dan ook zogeheten 'positieve weigeringen' in combinatie met een maatwerkvoorschrift 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.
- In de kamerbrief is gewezen op het belang van de besluitvorming; de beslistermijn is reeds ruimschoots overschreden en het is mede in verband met juridische procedures (o.a. over afgewezen handavingsverzoeken) wenselijk dat er duidelijkheid komt over de referentiesituatie en de bestaande rechten van RTHA en EA.

Toelichting

- 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 om te voorkomen dat in de toekomst meer stikstof wordt uitgestoten dan nu in de vergunningenaanvragen is opgenomen. Op basis van de geluidcontour zou immers, als de vliegtuigen minder geluid produceren dan thans het geval is, met meer of grotere vliegtuigen kunnen worden gevlogen. Deze stoten echter niet per se minder stikstof uit.
- Omdat het op grond van de jurisprudentie nog onduidelijk is of met een positieve weigering de referentiesituatie bindend is vastgelegd, zal - gelijktijdig met de positieve weigering - bij separaat besluit aan de luchthavens ook een maatwerkvoorschrift worden 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 maximaal toegestane emissies (per gebruiksjaar)
worden vastgelegd.

Kenmerk
DGNV / 59243693

- Tevens zal aan de luchthavens de verplichting worden opgelegd ieder
volgend gebruiksjaar te monitoren wat de stikstofemissie was en dit te
rapporteren aan het bevoegd gezag.