

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Rotterdam Airport B.V.  
t.a.v. de directie  
Postbus 12025  
3004 GA Rotterdam

Datum 17 juni 2024  
Betreft Positieve weigering Wnb-aanvraag project Rotterdam The Hague  
Airport

## Besluit

Geachte directie,

Op 1 oktober 2020 heeft u, namens Rotterdam Airport B.V. een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) aangevraagd voor het project Exploitatie Rotterdam The Hague Airport (verder: RTHA).

### Procedure

Op deze aanvraag is de uniforme voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht, van toepassing.

Op 15 februari 2021 is een ontwerpbesluit gepubliceerd en ter inzage gelegd. Daarop zijn zienswijzen binnengekomen. Voor de zienswijzen en de reactie daarop verwijs ik u naar bijgaande nota van antwoord.

Door zowel RTHA als Luchthaven Schiphol als Eindhoven Airport zijn aanvragen ingediend voor een Wnb-vergunning. Naar aanleiding van deze aanvragen zijn ontwerpvergunningen opgesteld en gepubliceerd (voor RTHA betreft dit het ontwerpbesluit d.d. 15 februari 2021 met kenmerk DGNVLG / 20250901). Op die ontwerpvergunningen zijn ten aanzien van alle drie genoemde luchthavens zienswijzen ingediend over, per luchthaven, verschillende onderwerpen. Voor alle drie de luchthavens geldt dat er zienswijzen zijn ingediend over de onderwerpen stikstof, referentiesituatie en samenstelling van de vliegtuigvloot waarmee stikstofdepositie wordt veroorzaakt.

Naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is Schiphol in februari 2022 gevraagd nieuwe berekeningen

### Directoraat-generaal Natuur en Visserij

#### Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

#### Postadres

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

#### Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

[www.rijksoverheid.nl/Inv](http://www.rijksoverheid.nl/Inv)

#### Behandeld door

[REDACTED]

#### Ons kenmerk

DGNV / 38275654

ZK-0000056059

#### Bijlage(n)

te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan.

DGNV / 38275654

In de kamerbrief van 24 juni 2022<sup>1</sup> 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. Dit heeft ertoe geleid dat RTHA op 11 april 2023 is verzocht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren.

#### **Aanvullingsverzoek d.d. 11 april 2023**

In voornoemde brief zijn onder meer de volgende uitgangspunten meegegeven:

- In het Aanwijzingsbesluit van 13 november 1964 waren geen beperkingen opgenomen. Voor het project luchthaven Rotterdam The Hague Airport is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). Nadien is bij besluit van 17 oktober 2001 tot wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, alsmede vaststelling van de geluidszones de situatie gewijzigd (Aanwijzingsbesluit 2001). Bij besluit van 22 september 2010 tot wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, zijn de geluidszones opnieuw vastgesteld (Aanwijzingsbesluit 2010).
- Voor het Aanwijzingsbesluit 2010 is voor 1 februari 2009 een aanvraag gedaan waardoor deze conform artikel 9.4 lid 8 Wnb uitgezonderd is van vergunningplicht. Aangezien dit besluit eerder passend is beoordeeld en onherroepelijk is geworden, kan het aanwijzingsbesluit van 2010 en de doorwerking daarvan als referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden gelden.

In het aanvullingsverzoek is voorts aangegeven dat voor de berekening van de stikstofemissies in de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Dit betekent dat de selectie van vliegtuigtype/motorcombinaties representatief dient te zijn: de samenstelling en gebruik van de vloot heeft zich realistisch gezien kunnen voordoen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkende besluit.

Dat betekent het volgende voor de werkwijze waarop de vlootsamenstelling in de referentiesituatie dient te worden afgeleid. De werkwijze kan aansluiten bij:

- het *verkeersscenario* onderliggend aan de vaststelling van de publiekrechtelijke inperkingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit; óf,
- de *verkeerssituatie* zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest inperkende besluit.

---

<sup>1</sup> Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

Nadien is de aanvraag meerdere malen aangevuld. Onder meer vanwege een nieuwe versie van Aerius die 5 oktober 2023 is verschenen, heeft u uw aanvraag laatstelijk aangevuld op 26 oktober 2023.

DGNV / 38275654

## Stukken

Daarmee liggen de onderstaande stukken ten grondslag aan dit besluit:

- Vergunningaanvraag Wnb / Passende beoordeling, d.d. 25 oktober 2023, kenmerk: ehrd200908rap/wH/kd (bijlage 1 – hierna: de voortoets)
- Stikstofdepositie RTHA, achtergrondrapport bij de passende beoordeling, d.d. 16 oktober 2023, kenmerk: ehrd200904rap/wH/kd (bijlage 2 – hierna: het stikstofrapport)
- Actualisatie passende beoordeling RTHA onderdeel stikstof, 16 oktober 2023, kenmerk: 23-332 Waardenburg Ecology (bijlage 3 – hierna: het stikstofrapport van Waardenburg);
- Natuurtoets aanpassing gebruik RTHA gebiedenbescherming, 5 oktober 2023, 23-364 Waardenburg (bijlage 4 – hierna: natuurtoets Waardenburg)
- Beschermden soorten rond RTHA en aspecten van vliegveiligheid, 24 oktober 2023, kenmerk: 23-365 Waardenburg (bijlage 5 – hierna: soortenrapport)
- Projectberekening PDF Aerius Calculator d.d. 13 oktober 2023, kenmerk RREWR1CTMFFR (bijlage 6 – hierna: projectberekening).
- Verzoek aanvullende informatie d.d. 11 april 2023 (bijlage 7);

## Besluit

In de stukken geeft u aan dat de aanvraag voor het project RTHA betrekking heeft op de referentiesituatie zoals beschreven in de passende beoordeling. De exploitatie blijft binnen bestaand recht. Derhalve wordt geen vergunning verleend, maar wordt de aanvraag positief afgewezen.

De positieve weigering heeft rechtskracht zolang de activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig de voortoets, waaronder de stikstofberekeningen die bij de aanvraag zijn overgelegd. Als de activiteit anders wordt uitgevoerd dan is aangevraagd, en kan leiden tot significante gevolgen, is sprake van overtreding van art. 2.7, lid 2 Wnb (thans artikel 5.1 lid 1 aanhef sub e van de Omgevingswet) waarop in beginsel moet worden toegezien en gehandhaafd.

In dit besluit vindt u de inhoudelijke overwegingen die aan dit besluit ten grondslag liggen. De aanvraag en de bijlagen maken onderdeel uit van dit besluit.

Omdat de aanvraag positief wordt afgewezen, beschouw ik het stuk dat door u wordt aangeduid als passende beoordeling, in het vervolg als een voortoets.

### 1. AANVRAAG

#### 1.1. Onderwerp

De vergunning is aangevraagd voor het project *Exploitatie Rotterdam The Hague Airport* (verder: RTHA) en omvat de volgende activiteiten:

Luchtgebonden activiteiten, zoals toegestaan in de vigerende omzettingsregeling (gebaseerd op 24.923 vliegtuigbewegingen groot verkeer) en passend binnen het bestaand recht: de afhandeling van vliegverkeer (landen, opstijgen, taxiën).

DGNV / 38275654

Grondgebonden activiteiten op RTHA, zoals toegestaan op grond van de vigerende omgevingsvergunning (destijds milieuvergunning, laatste revisie 2 augustus 1994) voor RTHA. Dit betreft met name:

- Gebruik auxiliary power unit (APU), dit is een kleine motor in het vliegtuig die stroom levert voor functies anders dan voortstuwing van het vliegtuig.
- Gebruik ground power unit (GPU), dit is een verrijdbaar apparaat dat een geparkeerd vliegtuig van stroom voorziet.
- Proefdraaien vliegtuigen.
- Platformverkeer: alle voertuigen en mobiele werktuigen die op en rond het platform aanwezig zijn. Hieronder vallen bijvoorbeeld bussen, trekkers, tankauto's en trappen.

Bij de grondgebonden activiteiten is het gasverbruik van gebouwen niet opgenomen omdat de meeste gebouwen op RTHA worden verwarmd middels Warmte Koude Opslag (WKO) en dus geen fossiele brandstoffen gebruiken.

De verkeersaantrekkende werking van het wegverkeer als gevolg van bovenstaande activiteiten wordt ook beschouwd. De verkeersaantrekkende werking op wegverkeer omvat ook verkeer op het luchthaventerrein, zoals taxi's, halen en brengen en bussen welke niet onder de grondgebonden activiteiten van RTHA zelf vallen. Deze verkeersstromen zijn geen onderdeel van het project, maar daar wel een gevolg van. Zij zijn als dusdanig betrokken in de voortoets.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de voorgenomen activiteit verwijs ik naar Hoofdstuk 1 en 2 van de voortoets.

## **1.2. Bevoegdheid**

Op basis van artikel 1.3, vijfde lid, van de Wnb en de artikelen 1.2 en 1.3, eerste lid, aanhef en sub a, onder 4°, van het Besluit natuurbescherming luidend: 'aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van (...) de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' ben ik bevoegd om op uw aanvraag te beslissen.

De exacte wetteksten zijn te raadplegen op <https://wetten.overheid.nl>

## **1.3 Overgangsrecht**

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De aanvraag is ingediend onder de Wnb. Op grond van het overgangsrecht van de Omgevingswet handelt het bevoegd gezag een aanvraag van vóór 1 januari 2024 af op grond van het oude recht. Dit betekent dat het bevoegd gezag een besluit neemt op basis van de Wnb en dat de Wnb/wetgeving van voor 1 januari 2024 van toepassing blijft totdat het besluit onherroepelijk is.

#### **1.4. Aanleiding voor de aanvraag**

RTHA exploiteert al voor de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994) een luchthaven. Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten.

DGNV / 38275654

RTHA is voor de door haar uit te voeren activiteiten niet in het bezit van een vergunning op grond van art 2.7, lid 2, van de Wnb. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning werd een handhavingsverzoek ingediend en werd door mij, naar aanleiding van dit verzoek, onderzoek gedaan. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen, maar wel werd RTHA bij brief van 22 april 2020 (kenmerk: DGNVLG/ 20119500) aangezegd om uiterlijk 1 oktober 2020 een aanvraag voor een Wnb-vergunning in te dienen.

Omdat RTHA, vanwege het reeds gedurende lange tijd exploiteren van een civiele luchthaven, bestaande rechten heeft, werd bij die aanzegging aangegeven dat bij de vergunningaanvraag uitgegaan kon worden van de referentiesituatie in 2001. Dit op basis van het Aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam d.d. 17 oktober 2001 (verder: Aanwijzingsbesluit 2001).

Bij besluit van 22 september 2010 tot wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam, zijn de geluidszones opnieuw vastgesteld (Aanwijzingsbesluit 2010). Voor het Aanwijzingsbesluit uit 2010 is voor 1 februari 2009 een aanvraag gedaan en het besluit daarop is na die datum onherroepelijk geworden, waardoor er gelet op artikel 9.4 lid 8 Wnb geen sprake is van een vergunningplicht. Aangezien dit besluit eerder passend is beoordeeld en onherroepelijk is geworden, kan het aanwijzingsbesluit van 2010 en de doorwerking daarvan als referentiesituatie ('bestaand recht') voor Natura 2000-gebieden gelden. Destijds heeft immers een habitattoets plaatsgevonden, waarin is getoetst aan de gunstige staat van instandhouding van soorten en gebieden, te weten het rapport 'effecten van het vliegveld Rotterdam in relatie tot de vigerende natuurwetgeving – een bijdrage in het MER 2008' - bureau Waardenburg 2008.

Het aanwijzingsbesluit 2010 is overgenomen in de regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 19 april 2013, nr. IENM/BSK-2013/72460, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (hierna: de omzettingsregeling).

## **2. VOORTOETS**

### **2.1 Afbakening**

#### *Gebied*

In de voortoets is onderzocht wat de effecten zijn van de aangevraagde referentiesituatie op aangewezen Natura 2000-gebieden. De aangevraagde (deel)activiteiten vinden niet plaats binnen de begrenzing van enig Natura 2000-gebied. Voor de effecten van geluid en visuele verstoring zijn volgens de voortoets

geen effecten buiten een straal van 20 km te verwachten, waardoor gebieden verder dan 20 km niet zijn meegenomen. De betreffende Natura 2000-gebieden zijn Oude Maas (HR), Solleveld en Kapittelduinen (HR), Westduinpark & Wapendal (HR), Meijendel en Berkheide (HR) en Boezems Kinderdijk (VR).

Voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie is in de voortoets voorts gekeken naar de effecten op Natura 2000-gebieden Voornes Duin, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, Uiterwaarden Lek en Voordelta.

#### *Gevolgen*

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de voortoets welke in redelijkheid denkbare typen gevolgen kunnen optreden. Dit zijn gevolgen ten aanzien van:

- Visuele verstoring
- Geluid
- Stikstof

## **2.2 Visuele verstoring en geluid**

In de voortoets wordt gesteld dat alleen de luchtgebonden activiteiten kunnen leiden tot visuele verstoring en geluidseffecten op Natura 2000-gebieden. Voor de grondgebonden activiteiten en de verkeersaantrekkende werking geldt dat de luchthaven te ver van Natura 2000-gebieden ligt.

#### Luchtgebonden activiteiten

Uit de voortoets blijkt dat het vliegverkeer wordt ingedeeld in 3 klassen:

- Groot verkeer: Vliegtuigen met een maximaal startgewicht van zesduizend kilo en meer;
- Overig verkeer: Alle helikopters en de vliegtuigen met een maximaal startgewicht onder de zesduizend kilo die de routes van het grote verkeer volgen.
- Klein verkeer: Vliegtuigen met een maximaal startgewicht van minder dan zesduizend kilo die routes voor klein verkeer volgen, zoals bijvoorbeeld recreatieve vluchten. De kleine luchtvaart heeft eigen milieurandvoorwaarden, vastgelegd in de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de omvang van dit vliegverkeer blijven ongewijzigd.

Overig en klein verkeer wordt samen general aviation genoemd.

Het stijgen, landen en taxiën van vliegtuigen kan versturende effecten hebben op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten vanwege geluid en beweging. Gelet op de afstand van minimaal 14 kilometer tot de Natura 2000-gebieden zijn effecten van het taxiën op voorhand uitgesloten.

#### *Geluid*

In de natuurtoets van Waardenburg is in figuur 4.1 de geluidscontour van alle vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie aangegeven.

Er bestaat een verband tussen de geluidsbelasting door externe bronnen en de dichtheid van broedvogels. Bij toenemende belasting neemt de dichtheid af. De geluidsbelasting leidt bij de meest gevoelige soorten vanaf 42 db(A) tot een effect, dit is bij de minst gevoelige soorten pas vanaf belastingen boven 55 db (A) merkbaar. Het gebied met een hogere geluidsbelasting dan 42 dB(A) LAeq van de situatie "Bestaand Recht" reikt nergens tot in Natura 2000-gebieden. Ook het effect van externe werking van Natura 2000-gebieden is uitgesloten, omdat de contour niet in of over onbelangrijke foerageergebieden van soorten uit Natura 2000-gebieden reikt.

#### *Visuele verstoring*

Het visuele effect is aan de orde bij vlieghoogtes lager dan 3.000 voet. De vliegroutes van groot verkeer gaan over Natura 2000-gebieden. De vliegtuigen zitten dan op hoogtes ver boven 3.000 voet.

Het klein verkeer is vrij in het kiezen van zijn route. Daarbij wordt vooral bestaande infrastructuur gevolgd (figuur 2.1 in de natuurtoets Waardenburg). Daarnaast kent het klein verkeer een gedragscode waarin is opgenomen dat niet over beschermde natuurgebieden wordt gevlogen. Hierdoor is niet aannemelijk dat er met regelmaat door klein verkeer over beschermde natuur wordt gevlogen.

Een groot deel van de bewegingen van helikopters behoort tot het maatschappelijk verkeer (toezicht, handhaving en hulpverlening). Deze vluchten zullen vooral gericht zijn op gebieden waar mensen actief zijn. In geval van calamiteiten kan een helikopter via de kortste route over een Natura 2000-gebied vliegen. In de omgeving van Rotterdam zijn alleen de Boezems van Kinderdijk aangewezen voor fauna die visueel verstoord zou kunnen raken. De kans dat hier vanwege calamiteiten met regelmaat een helikopter zal overvliegen is nul.

#### Grondgebonden activiteiten

Omdat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op een afstand van 14 km van RTHA is gelegen, is verstoring als gevolg van geluid, licht en beweging met zekerheid uitgesloten. Mogelijke effecten vallen volledig weg tegen of gaan op in bestaand geluid, licht en beweging.

#### Verkeersaantrekkende werking

Verkeer rondom RTHA gaat nagenoeg direct op in het niet-luchthaven gebonden verkeer dat rijdt op direct naast de luchthaven gelegen (snel-)wegen en heeft met zekerheid geen effect op relevante instandhoudingsdoelen via verstoring. De effecten van verkeersaantrekkende werking als gevolg van het project beperken zich dan ook alleen tot stikstofemissie en -depositie.

### **2.3 Stikstofberekening en effect**

#### *Bestaand recht*

Het bestaand recht wordt begrensd door het Aanwijzingsbesluit 2010. Aanvrager heeft de referentiesituatie in beeld gebracht, qua vlootsamenstelling en middels een stikstofberekening t.a.v. luchtgebonden activiteiten, grondgebonden activiteiten en verkeersaantrekkende werking.

In bijlage A van het stikstofrapport is toegelicht hoe het bestaand recht is vastgesteld.

DGNV / 38275654

Gekozen is om aan te sluiten bij de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest inperkende besluit.

De verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen bestaat uit de volgende elementen:

- Het aantal vliegtuigbewegingen, de voorgekomen verdeling over de verschillende geluidscategorieën en afstandsklassen;
- De voorgekomen vliegtuigtypes, vliegtuigtype/motorcombinaties (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties met minimaal 100 vliegtuigbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoren);
- Het baangebruik en de routemodellering in overeenstemming met daadwerkelijk gebruik.

Indien er nog meer of minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidscontour en eventuele overige publiekrechtelijke beperkingen in het betreffende jaar, wordt de verkeerssituatie geschaald met een vaste schaalfactor (evenredig over de geluidscategorieën, routes en baangebruik) tot de eerste publiekrechtelijke grenswaarde is bereikt.

De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.

Daarom zijn als eerste stap geluidberekeningen uitgevoerd voor de gebruiksjaren 2012 t/m 2022. Een gebruiksjaar loopt van 1 november van het vorige jaar t/m 31 oktober. Deze berekeningen zijn gebaseerd op het feitelijke gebruik en er is gebruik gemaakt van de bijbehorende radartracks en de geluid- en profieltabellen die geldend waren voor de betreffende rekenperiode van het gebruiksjaar.

Op basis van het verschil in decibel tussen de waarde in het handhavingspunt en de maximale waarde (MTG) in het handhavingspunt is vervolgens bepaald hoeveel procent geluidsruimte er nog is totdat het betreffende handhavingspunt volledig gevuld is.

Voor alle gebruiksjaren is op basis van het ICAO vliegtuigtype een motortype toegewezen. De gehanteerde motortypen volgen uit de meeste recente emissiedatabase (IPLO april 2023). Voor het bepalen van de NOx-emissie per LTO zijn de standaard TIM-tijden (uit de ICAO Reference emissions LTO cycle) toegepast, alleen is voor de IDLE fase een lager aantal seconden (600 seconden in plaats van 1560 seconden) gebruikt voor de specifieke situatie op Rotterdam. Op basis van deze LTO-cycle is vervolgens per gebruiksjaar de totale NOx-emissie bepaald, waarbij het aantal bewegingen inclusief schaalfactor is gehanteerd.

Daaruit volgt dat gebruiksjaar 2019 het gebruiksjaar is waarmee de hoogste NOx-emissie op basis van berekening per LTO-cycle optreedt. Voor bestaand recht is het gebruiksjaar 2019 dus het maatgevend jaar.



Voor de reconstructie van het bestaand recht is de verkeerssamenstelling bepaald zonder de onbruikbare (geluid)categorie 000 en alleen voor de vliegtuigtypen die 100 (exclusief de schaalfactor) of meer bewegingen per jaar gemaakt hebben. Dit leidt tot de verkeerssamenstelling, het totale aantal (ongeschaalde) bewegingen neemt af met circa 4.500 bewegingen tot 47.894 bewegingen. Ter correctie van deze missende bewegingen is per soort verkeer een correctiefactor toegepast.

Dat resulteert in een bestaand recht van aantal vliegbewegingen per jaar:

- Groot verkeer: 22.712,6;
- Overig verkeer: 9.785,2;
- Klein verkeer: 21.491,7.

Dat deze aantallen lager zijn dan werd voorzien ten tijde van de omzettingsregeling zal voor een deel het gevolg zijn van het vervangen van propellorvliegtuigen door straalvliegtuigen.

Uit de voortoets blijkt dat baanonderhoud leidt tot extra emissie op de grond, maar dat het niet gebruiken van de baan in de periode van het onderhoud juist leidt tot een lagere emissie voor airborne en taxiën. Inschatting is dat bij het medium onderhoud (ongeveer 5 à 6 weken) de reductie in emissies van het luchtverkeer in dezelfde orde van grootte is als de productie van emissies van de grondactiviteit, bij groot onderhoud zal er per saldo een afname van de totale NOx emissie zijn.

Het vliegverkeer is gemodelleerd aan de hand van het model, zoals beschreven in bijlage C van het stikstofrapport. Er worden emissiebronnen langs de vliegbaan gepositioneerd. Met de locatie van de emissie, de tijdsduur van de emissie per emissiepunt en de uitstoot in grammen per seconde, is de emissie in de emissiepunten berekend. Met deze resultaten worden de emissiebronposities en de emissies gedurende een gemiddeld uur (totale emissies in een jaar gedeeld door aantal uren in een jaar) berekend voor de depositieberekening in AERIUS.

De totale emissies in de situatie van 'bestaand recht' staan vermeld in tabel 7 t/m 10 van het stikstofrapport. Dit betreft in ton/jaar NOx:

- |                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| - Vliegverkeer incl. taxiën en APU: | 85,2 |
| - GPU                               | 0,2  |
| - Platformverkeer                   | 2,2  |
| - Proefdraaien                      | 1,2  |

Derhalve blijkt uit tabel 9 van het stikstofrapport dat het bestaand recht van NOx emissies van vliegverkeer incl. taxiën en APU, GPU, Platformverkeer en proefdraaien bedraagt: 88,8 ton/jaar.

De emissie van het wegverkeer van en naar de luchthaven voor de onderzochte wegvakken bedraagt: 37,2 ton/jaar NOx en 1,82 ton/jaar NH3.

Ik stem in met de bij de aanvraag gevoegde onderzoeken, waaronder de stikstofberekeningen. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op basis van de referentiesituatie.

## 2.4 Conclusie

DGNV / 38275654

Nu het Aanwijzingsbesluit 2010 het bestaand recht bepaalt is niet het aantal vliegtuigen bepalend voor de referentiesituatie, als wel hetgeen zich realistisch gezien kon voordoen binnen de looptijd van het Aanwijzingsbesluit 2010. Daarbij was de geluidscontour bepalend, want aan RTHA is in 2010 geen andere beperking gesteld dan de geluidscontour. De stikstofemissie en -depositie volgens bestaand recht is uitgewerkt in de voortoets.

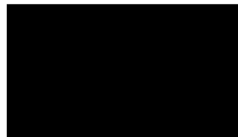
Uit de voortoets volgt dat het aantal vliegtuigbewegingen bij het bestaand recht zoals zich dat in de referentiesituatie kon voordoen, lager is dan hetgeen werd voorzien bij de omzettingsregeling.

Nu de aanvraag ziet op het uitvoeren van het project exploitatie luchthaven RTHA binnen de referentiesituatie, zijn significante gevolgen uitgesloten. Om die reden is geen vergunning nodig. Dit besluit betreft dan ook een positieve weigering.

Aan een positieve weigering kunnen geen voorschriften worden verbonden. Uit oogpunt van rechtszekerheid en om te voorkomen dat de activiteiten op RTHA, ten opzichte van de referentiesituatie, verslechterende of significant verstorende gevolgen hebben voor een Natura 2000-gebied waarop RTHA stikstof emitteert en deponert, worden bij separaat besluit ambtshalve maatwerkvoorschriften opgelegd waarbij de stikstofemissie, van vliegverkeer incl. taxiën en APU, GPU, platformverkeer en proefdraaien, zoals berekend in de voortoets behorend bij uw aanvraag voor de referentiesituatie, wordt vastgelegd. Voorts dient de luchthaven over ieder volgend gebruiksjaar te monitoren wat de stikstofemissie was.

Hoogachtend,

De Minister voor Natuur en Stikstof,  
namens deze:



MT-lid Natuurvergunningen  
Directoraat Generaal Natuur en Visserij

### Bijlagen:

1. Voortoets;
2. Stikstofrapport;
3. Stikstofrapport van Waardenburg;
4. Natuurtoets Waardenburg;
5. Soortenrapport Waardenburg;
6. Aerius projectberekening;
7. Verzoek aanvullende informatie dd. 11 april 2023
8. Nota van Antwoord

## **BEROEP**

Bent u het niet eens met het definitieve besluit? Als belanghebbende kunt u hiertegen in beroep gaan. Bent u geen belanghebbende? Dan kunt u in beroep gaan als u op tijd een zienswijze heeft doorgegeven. Verschilt het definitieve besluit inhoudelijk van het ontwerpbesluit? Dan kunt ook in beroep gaan als u geen belanghebbende bent en geen zienswijze heeft doorgegeven.

DGNV / 38275654

U kunt uw beroepschrift **digitaal of via een brief** indienen.

### **Digitaal dient u in via het beroepschriftformulier:**

<https://formulier.rechtspraak.nl/burger/bestuur/beroepschrift/rechtbank>

U heeft hier een DigiD voor nodig. Let op: het digitale beroepschriftformulier is niet bruikbaar voor rechtspersonen of voor gemachtigden van rechtspersonen. Bedrijven als een besloten vennootschap (bv) of naamloze vennootschap (nv) en organisatie als een stichting of vereniging dienen hun stukken op papier in. Een eenmanszaak, vennootschap onder firma (vof) of commanditaire vennootschap (cv) kan de formulieren wel gebruiken. Zij kunnen inloggen met hun DigiD.

Via een **brief**. Vermeld in uw beroepschrift:

- uw naam en adres
- het besluit waartegen u in beroep gaat
- waarom u het niet eens bent met de beslissing van het bestuursorgaan
- wat de beslissing volgens u moet zijn

Dateer en onderteken het beroepschrift. Uw woonplaats is bepalend bij de vraag bij welke rechtbank u uw beroepschrift moet indienen. Heeft u geen woonplaats in Nederland dan is de zetel van het bestuursorgaan bepalend.

Via <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Contact#contactgegevens> kunt u nagaan bij welke rechtbank u uw beroepschrift moet indienen.

Stuur de stukken die belangrijk zijn voor de rechter mee met het beroepschrift. In elk geval:

- het besluit waartegen u beroep instelt.
- eventuele documenten en foto's waarmee u uw standpunt onderbouwt.

## **PUBLICATIE BESLUIT**

De Minister voor Natuur en Stikstof maakt dit besluit openbaar op grond van artikel 3.1 van de Wet open overheid. Het zal onder anonimisering van de persoonsgegevens geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.