

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Eindhoven Airport NV
t.a.v. de directie
Luchthavenweg 13
5657 EA Eindhoven

Datum 17 juni 2024
Betreft Positieve weigering Wnb-aanvraag project Eindhoven Airport

Besluit

Geachte directie,

Op 1 oktober 2020 heeft u, namens Eindhoven Airport NV, een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) aangevraagd voor het project Civiel gebruik Eindhoven Airport, waarbij werd uitgegaan van een luchtgebonden operatie pas send binnen de civiele geluidsruimte uit het Luchthavenbesluit Eindhoven (hierna: LHB 2014), met 43.000 vliegtuigbewegingen en de daarbij behorende grondgebonden activiteiten. Daarbij is een verschilberekening gemaakt tussen het gebruiksjaar 2019 en de referentiesituatie gebaseerd op het LHB 2014. Het inzichtelijk maken van een verschilberekening hield verband met een handhavingsverzoek dat in september 2019 was ingediend. Mede naar aanleiding van dat handhavingsverzoek wilde Eindhoven Airport inzichtelijk maken dat zij in 2019 (en nadien tijdens corona) binnen de referentiesituatie (tevens de aangevraagde situatie) bleef.

De aanvraag is nadien meerdere malen aangevuld.

Procedure

Op deze aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), van toepassing. Hiertoe is een voorbereidingsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant van 14 december 2020 (Stcrt. 2020, 65117).

Op 15 februari 2021 is in de Staatscourant (Stcrt. 2021, 7262) kennis gegeven van het ontwerpbesluit waarbij is gewezen op de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen van 16 februari tot en met 29 maart 2021. Gedurende deze periode zijn 20 zienswijzen naar voren gebracht. Voor de ingediende zienswijzen en de reactie daarop verwijs ik naar bijgevoegde nota van antwoord.

Directoraat-generaal Natuur en Visserij

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T

F

www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

T

Ons kenmerk

DGNV/52309565

ZK-0000056750

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Door zowel Eindhoven Airport NV als Luchthaven Schiphol als Rotterdam The Hague Airport zijn aanvragen ingediend voor een Wnb-vergunning. Naar aanleiding van deze aanvragen zijn ontwerpvergunningen opgesteld en gepubliceerd (voor Eindhoven Airport NV betreft dit het ontwerpbesluit d.d. 15 februari 2021 met kenmerk DGNVLG/20250895). 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 te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan.

In de kamerbrief van 24 juni 2022¹ 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 zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens. Dit heeft ertoe geleid dat Eindhoven Airport 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:

- Voor het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport is met het Koninklijk Besluit (KB) van 6 september 1979, nr. 45 (Stcrt. 1979, 179) toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994).
- De toestemming op de Europese referentiedatum is publiekrechtelijk ingeperkt met het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014, Staatsblad 2014, 356 (verder LHB 2014), door voor het civiele luchtverkeer een afzonderlijke geluidscontour vast te stellen. Het LHB 2014 is de nu nog geldende toestemming. De civiele 35 Ke geluidscontour van het LHB 2014 is voor de vaststelling van het bestaand recht de enige relevante beperking van het luchtgebonden projectonderdeel, mits deze civiele contour ook past binnen de geluidscontour in het KB uit 1979 c.q. het KB 1979 niet als meer beperkend moet worden aangemerkt.

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.

¹ Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

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.

Op 9 augustus 2023 heeft u aan dit verzoek voldaan. Aanvullingen zijn daarbij verwerkt in één integrale en geactualiseerde passende beoordeling. Naar aanleiding van een nieuwe versie van Aerius, is de passende beoordeling op 30 oktober 2023 aangepast. Op 19 april 2024 is een bijlage van de passende beoordeling nogmaals op enkele onderdelen aangepast.

In de brief die uw aanvulling van 9 augustus 2023 begeleidt, geeft u aan dat de aanvraag voor het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport betrekking heeft op de referentiesituatie zoals beschreven in de passende beoordeling, die LNV -zoals hierna wordt uitgelegd- beschouwt als een voortoets. Daarin wordt thans uitgegaan van een luchtgebonden operatie, passend binnen de civiele geluidsruimte uit het LHB 2014 met 40.993 vliegtuigbewegingen. Er is geen verschilberekening meer gemaakt tussen de referentiesituatie en 2019.

Besluit

In de stukken geeft u aan dat de aanvraag voor het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport 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.

In dit besluit vindt u de inhoudelijke overwegingen die aan dit besluit ten grondslag liggen. De aanvraag en de aanvullingen hierop en de definitieve versies van de bijlagen bij de aanvraag maken onderdeel uit van het besluit. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de documenten die onderdeel uitmaken 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.

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.²

² Overeenkomstig uw brief van 19 april 2024 wordt hier volledigheidshalve opgemerkt dat aan de gevoeligheidsanalyses zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de voortoets geen (bestaande) rechten kunnen worden ontleend.

1.1. Aanvraag

Zoals hiervoor beschreven ziet de aanvraag voor het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport op de referentiesituatie zoals beschreven in de voortoets. Volgens de aanvraag/voortoets betreft dat:

Luchtgebonden activiteiten: de (geschaalde) verkeerssituatie zoals in werkelijkheid in 2017 is voorgekomen, voor de aanvraag berekend op een afhandeling van 40.993 vliegtuigbewegingen per jaar.

Grondgebonden activiteiten: behorend bij de afhandeling van de verkeerssituatie; dit betreft:

- Gebruik auxiliary power unit (APU), dit is een kleine motor in het vliegtuig dat stroom levert voor functies anders dan voortstuwing van het vliegtuig;
- Proefdraaien, het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stilstaat en is opgesteld op een van de proefdraaiplaatsen;
- Platformverkeer: alle voertuigen en mobiele werktuigen die op en rond het platform aanwezig zijn. Hieronder vallen bijvoorbeeld pushbacks, brandstoftrucks, cateringwagens en de-icers. Dit is inclusief het gebruik van ground power units (GPU), dit is een verrijdbaar apparaat dat een geparkeerd vliegtuig van stroom voorziet;
- Gasverbruik gebouwen;
- Parkeren van auto's op de luchthaven;
- Projecten voor onderhoud, beheer, renovatie en verduurzaming van het terrein van Eindhoven Airport (projecten onlosmakelijk verbonden met deexploitatie van de luchthaven).

Wegverkeer dat is toe te rekenen aan Eindhoven Airport is geen onderdeel van het project Exploitatie Luchthaven Eindhoven Airport maar is daar wel een (direct) gevolg van en de effecten daarvan zijn inzichtelijk gemaakt in 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^o, van het Besluit natuurbescherming luidend: 'aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van (...) militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' 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/voorgeschiedenis

Eindhoven Airport is niet in het bezit van een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb (thans artikel 5.1, lid 1 aanhef sub e en het begrip "Natura 20000-activiteit" in de bijlage bij artikel 1.1 van de Omgevingswet) voor het exploiteren van een luchthaven. Vanwege het ontbreken van een dergelijke vergunning zijn handhavingsverzoeken ingediend. Deze verzoeken zijn door LNV onderzocht.

In het handhavingsbesluit van 2 april 2020 heeft LNV geconcludeerd dat de exploitatie van Eindhoven Airport een vergunningplichtige activiteit betreft. Er is sprake van een project omdat significante effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen worden veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. Er is echter ook sprake van aanzienlijke bestaande rechten, omdat al toestemming was verleend voor de luchthaven voordat de verplichting van een voorafgaande passende beoordeling van artikel 6, lid 3, Habitatrichtlijn ging gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden. Ik heb geoordeeld dat handhaving onevenredig is, mede in het licht van de bestaande rechten.

Bij brief van 1 juli 2020 (DGNVLG/20119520) heb ik Eindhoven Airport aangezegd uiterlijk op 1 oktober 2020 een vergunningaanvraag in te dienen met daarbij een passende beoordeling en stikstofberekening, om aan te tonen in hoeverre de huidige exploitatie van de luchthaven past binnen de referentie voor het maximaal toegestaan gebruik.

1.5. Bestaande rechten/meest beperkende besluit

Eindhoven Airport NV exploiteert al sinds jaren commercieel burgerluchtverkeer, ook al ten tijde van de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten.

In de beslissing op het bezwaar d.d. 29 september 2020 inzake het besluit op het handhavingsverzoek is ervanuit gegaan dat het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 het meest beperkende besluit is en daarmee als referentiesituatie heeft te gelden, tenzij uit berekeningen bij de vergunningaanvraag blijkt dat de 35 Ke-geluidcontour die in het KB van 6 september 1979 is neergelegd, meer beperkend moet worden geacht.

In het aanvullingsverzoek van 11 april 2023 is dan ook aangegeven dat beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is; de contour in het KB uit 1979 of de contour van het LHB 2014.

Eindhoven Airport heeft bij brief d.d. 9 augustus 2023, bijlage 1, onderbouwd dat het LHB 2014 moet worden aangemerkt als het meest beperkende besluit. Eindhoven Airport heeft daarbij aangegeven dat het KB 1979 slechts een indicatieve geluidszone van 35 Ke bevatte voor zowel militair als civiel medegebruik en het LHB 2014 het eerste besluit is met een afzonderlijke civiele geluidcontour. LNV onderschrijft dat standpunt. In aanvulling daarop wordt voorts gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 13 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1959. Uit die uitspraak kan worden afgeleid dat het LHB 2014 wat betreft de maximaal toegestane geluidbelasting niet tot een verslechtering leidt ten opzichte van het KB 1979.

2. Voortoets

2.1. Afbakening

In de voortoets is onderzocht wat de effecten zijn van de activiteiten van Eindhoven Airport, zoals toegestaan op grond van de referentiesituatie.

Daarbij is ervanuit gegaan dat het LHB 2014 het meest beperkende besluit is en daarmee als referentiesituatie heeft te gelden.

Gevolgen

In de voortoets zijn de effecten van de activiteiten op basis van de referentiesituatie inzichtelijk gemaakt ten aanzien van:

- Visuele verstoring
- Geluid
- Stikstof

Natuurwaarden

De natuurwaarden die beïnvloed kunnen worden zijn:

- Natuurlijke habitats (habitattypen)
- Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten
- Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten:
 - broedvogels
 - niet-broedvogels

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 geldt dat de luchthaven te ver van Natura 2000-gebieden ligt. Alleen het piekgeluid van het proefdraaien kan reiken tot in het Natura 2000-gebied Kempenland-West (deelgebied Grootmeer en Kleinmeer).

Luchtgebonden activiteiten; visuele verstoring

Uit de voortoets blijkt dat er boven Kempenland-West een groot aantal vliegbewegingen plaatsvindt. Het gaat hier om ca 15.000 vliegbewegingen en betreft voornamelijk startend groot vliegverkeer. Daarnaast zijn er zes andere Natura 2000-gebieden waar vliegbewegingen, zij het vele malen lager dan 15.000, plaatsvinden: Stabrechtste heide & Beuven, Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux, Regte Heide & Riels Laag, Kampina & Oisterwijkse Vennen, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek en Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen.

Luchtgebonden activiteiten; geluid

Uit de voortoets blijkt dat delen van het Natura 2000-gebied Kempenland-West (deelgebied Grootmeer en Kleinmeer en een deel van de beek de Kleine Beerze) binnen de 43 dB(A) contour liggen, waarbinnen een kans op verstoring van vogels bestaat. Het betreft hier echter bestaande rechten, zodat geen sprake is van (significante) effecten die tot een vergunningplicht leidt.

2.3. Stikstof

Naar aanleiding van het aanvullingsverzoek van 11 april 2023 heeft Eindhoven Airport voor haar referentiesituatie nieuwe stikstofberekeningen aangeleverd op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan in de referentiesituatie, waarbij het LHB 2014 als referentiesituatie is gehanteerd.

Gekozen is om aan te sluiten bij de tweede werkwijze, beschreven in het aanvullingsverzoek van 11 april 2023, dat wil zeggen de verkeerssituatie zoals in werkelijkheid voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkende besluit. In het NLR rapportnummer: NLR-CR-2023-236 Hzv 2 (stikstofrapport behorend bij de voortoets) is dit nader beschreven en uitgewerkt. Appendix A van het stikstofrapport beschrijft in meer detail de invoer, modellering en uitvoer van de NLR rekentool LEAS-iT waarmee de emissies van het vliegverkeer zijn berekend.

Daarbij is 2017 als maatgevend jaar binnen de referentiesituatie gehanteerd, geschaald met een vaste schaalfactor (evenredig over de geluidscategorieën, routes en het baangebruik) tot het eerste individuele punt van de civiele geluidscontour is geraakt.

Voor de bepaling van de grondgebonden activiteiten is eveneens aangesloten bij de situatie van 2017 en is deze waar nodig geschaald.

Volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit in de referentiesituatie tot de volgende emissies:

- Luchtgebonden activiteiten: een gemodelleerd aantal vliegtuigbewegingen per jaar passend binnen de civiele geluidscontour uit het LHB 2014 (in de aanvraag berekend op 40.993 vliegtuigbewegingen per jaar) inclusief taxiën: een totale emissie van 128.505 kg NO_x.
- Grondgebonden activiteiten, behorende bij bovenstaand scenario:
 - Gebruik auxiliary power unit (APU): een totale emissie van 3696 kg NO_x.
 - Proefdraaien: een totale emissie van 4004 kg NO_x.
 - Platformverkeer inclusief GPU: de emissies van deze bronnen zijn geraamd op basis van het totale brandstofgebruik. De modellering van de emissie wordt toegelicht in NLR rapport nummer: NLR-CR-2023-2363 Hzv 2. Volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit tot een totale emissie van 7590 kg NO_x en 31 kg NH₃.
 - Gasverbruik gebouwen: de NO_x emissie ten gevolge van de verwarming van de gebouwen is gebaseerd op het aardgasverbruik. Hierbij is uitgegaan van het gasverbruik in 2022, het meest actuele verbruik waarin gasbesparende maatregelen van de afgelopen jaren zijn meegenomen. Volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit tot een totale emissie van 123 kg NO_x.
 - Parkeren van auto's op de luchthaven: het aantal parkeerbewegingen is gebaseerd op het werkelijk aantal parkeerbewegingen in 2019; dit aantal is geschaald naar rato van het aantal passagiers in de referentiesituatie ten opzichte van 2019. Volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit tot 1,8 miljoen parkeerders per jaar.
 - Projecten voor onderhoud, beheer, renovatie en verduurzaming van het terrein van Eindhoven Airport (projecten onlosmakelijk verbonden met de

exploitatie van de luchthaven): volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit tot een totale emissie van 406 kg NO_x en 17 kg NH₃.

- Wegverkeer dat is toe te rekenen aan Eindhoven Airport. Personeel en passagiers komen vrijwel uitsluitend per auto of openbaar vervoer naar Eindhoven Airport. Ook de aan- en afvoer van goederen, brandstof en andere zaken die nodig zijn voor het realiseren van de activiteiten op de luchthaven gaat voor een groot deel over de weg.
Volgens tabel 1 van de voortoets leidt dit tot 11.500 mvt/etmaal, met een totale emissie van 28.100 kg NO_x en 3.606kg NH₃.
- In tabel 2 van de voortoets is een overzicht opgenomen van de depositiebijdrage van deze emissies in de referentiesituatie per kwetsbaar (Nederlands) Natura 2000-gebied.

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

Nu het LHB 2014 het bestaand recht bepaalt, is niet het aantal vliegtuigbewegingen bepalend voor de referentiesituatie, als wel hetgeen zich realistisch gezien kon voordoen binnen de looptijd van het LHB 2014. Daarbij is de geluidcontour bepalend, want aan Eindhoven Airport is in het LHB 2014 geen andere beperking gesteld dan de geluidcontour. De stikstofemissie en -depositie volgens bestaand recht is uitgewerkt in de voortoets.

Nu de aanvraag ziet op de bestaande rechten/referentiesituatie met betrekking tot de exploitatie van Eindhoven Airport, zijn significante gevolgen uitgesloten en is geen vergunning nodig. Dit besluit betreft dan ook een positieve weigering.

Uit oogpunt van rechtszekerheid en om te voorkomen dat de activiteiten op Eindhoven Airport, ten opzichte van de referentiesituatie, verslechterende of significant verstorende gevolgen hebben voor een Natura 2000-gebied waarop Eindhoven Airport stikstof emitteert en deponeert, 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:

documentId
DGNV/52309565



MT-lid Natuurvergunningen
Directoraat-Generaal Natuur en Visserij

Bijlagen:

1. Brief van EA aan LNV: aanpassing stikstofrapport d.d. 19 april 2024
2. Stikstofdepositieberekening Eindhoven Airport, NLR-CR-2023-236-Hzv-2, d.d. april 2024
3. Brief van EA aan LNV: aanvulling aanvraag Wnb vergunning d.d. 9 augustus 2023
4. Bijlage 1 bij brief d.d. 9 augustus 2023: Onderbouwing meest inperkende besluit
5. Verzoek aanvullende informatie d.d. 11 april 2023
6. Passende beoordeling Eindhoven Airport d.d. 30 oktober 2023
7. Lensink, R. & S. Dirksen, 2005, Bureau Waardenburg; bestaande kennis verstoring fauna
8. Ref. 3 bij stikstofrapport: NLR, DNV GL, Stikstofdepositieberekening Eindhoven Airport, Scenario Luchthavenbesluit 2014, NLR-CR-2020-356, november 2020
9. Ref. 7 bij stikstofrapport: Goudappel, Verkeersaantrekkende werking Eindhoven Airport d.d. 31 oktober 2023
10. Excelbestand overzicht van depositie d.d. 16 oktober 2023
11. Airborne: Aeriussenmerk RoBbUrKnLaTj
12. APU: Aeriussenmerk RsDDnGwG2Jps
13. Gas: Aeriussenmerk RuykFmiTojpY
14. Grondbronnen: Aeriussenmerk RcpTZK2ArMKS
15. GPU: Aeriussenmerk RnVvEjz5u8dY
16. Proefdraaien: Aeriussenmerk Rw5LUa4Sq2sM
17. Project: Aeriussenmerk RWHyqYFKn2uA
18. Taxi: Aeriussenmerk ReHgjlUjNiMG
19. Totaal: Aeriussenmerk RNu2QDx7DCGi
20. Verkeer 2023: Aeriussenmerk Rm59bMu1nTAj
21. Verkeer 2026: Aeriussenmerk S6fQdNEA8k2d
22. Luchthavenbesluit Eindhoven 2014
23. KB 1979, 79 – Aanwijzing militair luchtvaartterrein Eindhoven
24. Nota van antwoord

De bijlagen en nadere onderliggende stukken zijn te vinden op natuurvergunningen (overheid.nl) waar het besluit wordt gepubliceerd. GML bestanden zijn opvraagbaar bij natuurvergunningen@minlnv.nl.

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.

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>.