

Aan de Hoofdofficier van Justitie van het Functioneel Parket van
het Openbaar Ministerie
Mr. A.R.E. Schram
Postbus 779
1000 AT Amsterdam



Ulestraten, 22 november 2022

Onderwerp

Aangifte van het plegen van strafbare economische misdrijven door Maastricht Aachen Airport door het dagelijks overtreden van artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming

2 bijlagen, *onderaan toegevoegd*

- Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport, 5 oktober 2020
- Definitief besluit handhavingsverzoek 16 september 2021 Maastricht Aachen Airport, 20 mei 2022

Toelichting

Wij doen namens de Stichting GUVB gevestigd in Beek, in deze handelend namens de Alliantie Pleinair Maastricht, aangifte van het plegen van strafbare feiten door het bedrijf c.q. de luchthaven Maastricht Aachen Airport (hierna te noemen MAA). De luchthaven is in eigendom van de rechtspersoon N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht. Limburglaan 10 te Maastricht. De aandelen van deze Holding zijn in meerderheid in handen van de provincie Limburg.

De Alliantie Pleinair Maastricht is een Alliantie van vele organisaties die zich bezig houden met de negatieve gevolgen van de luchthaven MAA voor de leefbaarheid, de natuur en het milieu in de omgeving van MAA (zie <https://pleinairmaastricht.nl>)

Sinds het in werking treden van de Wet Natuurbescherming (Wnb) heeft de luchthaven Maastricht Aachen Airport geen vergunning op grond van de Wnb. Een vergunning die noodzakelijk is op grond van artikel 2.7 lid 2 Wnb daar de luchthaven zowel door de grondgebonden activiteiten als de luchtgebonden activiteiten (de vluchten vanaf en naar MAA) grote hoeveelheden stikstof uitstoot in de buurt van Natura 2000 gebieden. Die gebieden zijn o.a. het Bunder- en Elslooërbos en het Geuldal (zie <https://www.natura2000.nl/gebieden/limburg>). Die uitstoot kan daardoor significante gevolgen hebben voor die Natura 2000 gebieden in de zin van artikel 2.7 Wnb.

Lange tijd werd door de (voor de toepassing van de Wnb) verantwoordelijke overheid (de Minister van LNV) gesteld dat die vergunning vanwege in het verleden verkregen rechten van MAA, niet nodig zou zijn. Dit wordt toegelicht in de beslissing die de minister van LNV op 29 september 2020 neemt op een ingediend bezwaar tegen het besluit om de Wnb niet te handhaven (bijlage 1). In dat besluit geeft de minister van LNV aan dat er toch wel een vergunning nodig is voor MAA mede in verband met de activiteiten van het bedrijf SAMCO

op de luchthaven. De minister van LNV geeft in dat besluit ook aan dat zij bevoegd gezag is voor MAA op grond van artikel 1.3, vijfde lid, onder a, van de Wnb in samenhang met artikel 1.3, vierde lid, van het Besluit natuurbescherming (Bnb) ten aanzien van handelingen en projecten met betrekking tot luchthavens van nationale betekenis. MAA behoort tot die luchthavens.

Sinds de inwerkingtreding van de Wnb in 2017 voert MAA de grondgebonden en luchtgebonden activiteiten dus uit zonder vergunning van de Wnb. Volgens de minister van LNV is er wel een vergunning vereist zoals door de minister zelf aangegeven in het hiervoor genoemde besluit (bijlage 1). Deze vergunning is inmiddels ook door MAA aangevraagd op 31 maart 2021 (zie bijlage 2).

Wij wijzen u er op dat het uitvoeren van grondgebonden en luchtgebonden activiteiten (de dagelijkse vluchten) door MAA zonder vergunning van de Wet natuurbescherming, strafbare feiten zijn. Dit betreft dan overtreding van artikel 2.7 Wnb in combinatie met artikel 1a onder 2 Wet op de economische delicten (WED). In dat artikel van de WED is het overtreden van artikel 2.7 Wet natuurbescherming strafbaar gesteld als economisch delict. Deze economische delicten kunnen door natuurlijke personen en door rechtspersonen worden gepleegd. Dit laatste betreft dan in dit geval de vennootschap die MAA beheert en exploiteert.

Op grond van artikel 2 onder 1 WED zijn deze delicten misdrijven indien de feiten opzettelijk worden gepleegd. Dat is zeker het geval omdat MAA dus inmiddels al vanaf september 2020 (bijlage 1) weet dat men niet de vereiste vergunning heeft van de Wnb maar desondanks wel iedere dag vluchten uitvoert die grote hoeveelheden stikstof uitstoten zonder vergunning van de WNB en regelmatig grondgebonden activiteiten worden uitgevoerd op de luchthaven (o.a. door SAMCO) die stikstof uitstoten.

De maximum straf op het plegen van deze economische misdrijven, is op grond van artikel 6 lid 1 onder 3 WED 4 jaren gevangenisstraf of een geldboete van de 5e categorie. Dat is 90.000 euro. **Die geldboete kan op grond van artikel 6 lid 1 onder 6 WED worden verhoogd tot 900.000 euro per overtreding als de waarde van de goederen waarmee de overtreding wordt gepleegd hoger is dan de geldboete van 90.000 euro. Gelet op de waarde van een vliegtuig waarmee dagelijks de overtredingen van de Wnb wordt gepleegd, is dit zeker geval.**

MAA heeft uiteindelijk ook een vergunningsaanvraag ingediend op 31 maart 2021 (te lezen in bijlage 2, zijnde het definitieve besluit van de minister van LNV om de Wnb bij MAA niet te gaan handhaven) omdat die vergunning dus op grond van de Wnb volgens de minister van LNV wel degelijk wettelijk verplicht is. De vergunningsprocedure voor een vergunning Wnb is dus inmiddels ingezet vanaf april 2021. Volstrekt onduidelijk is of en wanneer die vergunning feitelijk verleend gaat worden en eveneens is onduidelijk of die vergunning dan na bezwaar en beroep bij de rechter nog steeds geldig zal zijn. Dat bezwaar en dat beroep zullen namelijk zeker door de Alliantie Pleinair Maastricht en andere organisaties (zoals MOB) worden ingesteld omdat er reeds nu grote en onderbouwde twijfels bestaan over de juistheid van de gehanteerde stikstof berekeningen in het verleden. Vanwege die door MAA aan te leveren stikstof berekeningen voor de vergunningverlening Wnb, is al meermalen uitstel verleend aan MAA door de minister van LNV (zie bijlage 2). De stikstof berekeningen die uiteindelijk aan die nog te verlenen vergunning ten grondslag zullen liggen, zijn nu bij de

Alliantie Pleinair nog onbekend. Maar tot er een rechtsgeldige en definitieve vergunning o.g.v. de Wnb aan MAA is verleend, worden er sinds de inwerkingtreding van de Wnb in 2017 dus dagelijks strafbare feiten (economische misdrijven) gepleegd die zo spoedig mogelijk moeten worden bestraft en beëindigd. Sinds september 2020 is bij de minister van LNV, bij Gedeputeerde Staten en bij MAA deze illegale en ook strafbare situatie bekend.

Het is naar onze mening volstrekt onacceptabel dat de luchthaven nu al jaren niet de wettelijk vereiste vergunning heeft op grond van de Wnb maar wel iedere dag vluchten en grondgebonden werkzaamheden uitvoert in strijd met die wet en daardoor iedere dag strafbare economische misdrijven pleegt. Waarbij dus dat dit illegale handelen door MAA en dus ook het plegen van die strafbare feiten, door de minister van LNV worden gedoogd.

Dat is onacceptabel omdat vele burgers en bedrijven terecht door de overheid (politie en justitie) worden aangepakt als zij strafbare feiten plegen. Ook als dit een eenmalig gepleegd en relatief licht strafbaar feit is. In dit geval van MAA gaat het om het plegen van economische misdrijven over een periode van jaren. Dit is vanuit een oogpunt van rechtsgelijkheid volstrekt onjuist.

Dat is ook onacceptabel omdat dus door het plegen van die strafbare feiten door MAA dagelijks grote hoeveelheden stikstof worden uitgestoten in de buurt van Natura 2000 gebieden met significante gevolgen voor die gebieden. Daarmee worden de wettelijke regels van de Wnb inmiddels ernstig en langdurig geschonden en wordt het grote belang van het behoud van de natuur in die natuurgebieden ernstig geschonden.

Het plegen van deze strafbare feiten wordt door de Minister van LNV daarbij ook nog gedoogd terwijl tegelijkertijd de Regering zo'n grote prioriteit legt bij het terugdringen van de stikstofuitstoot in Nederland, waardoor bijvoorbeeld de boeren daardoor harde maatregelen te wachten staan. In dit verband wijzen wij u er ook nog uitdrukkelijk op dat **de minister van LNV en de ambtenaren van LNV die zich met het dossier MAA bezighouden, in strijd handelen met hun wettelijke plicht ex artikel 162 lid 1 onder c Wetboek van strafvordering** waarin staat dat openbare colleges en ambtenaren die in de uitoefening van hun bediening kennis krijgen van een misdrijf met de opsporing waarvan zij niet zijn belast, verplicht zijn daarvan onverwijld aangifte te doen aan de officier van justitie indien door het misdrijf inbreuk op of onrechtmatig gebruik wordt gemaakt van een regeling waarvan de uitvoering of de zorg voor de naleving aan hen is opgedragen. Door MAA wordt nu al jaren inbreuk gemaakt op de Wnb omdat er geen wettelijk vereiste vergunning is o.g.v. de Wnb en de minister van LNV en de ambtenaren van dat ministerie hebben de zorg voor de naleving van de Wnb. **De minister van LNV en de betrokken ambtenaren hadden dus op grond van artikel 162 lid 1 onder c van het Wetboek van Strafvordering zelf aangifte moeten doen bij het OM van de economische misdrijven die door MAA worden gepleegd en waar zij sinds september 2020 kennis van hebben (zie bijlage 1 waaruit die kennis blijkt). Die wettelijke plicht hebben zij dus volledig verzaakt.**

Aangifte

De Stichting GUVB gevestigd in Beek, in deze handelend namens de Alliantie Pleinair Maastricht, doet hierbij formeel aangifte van de strafbare economische misdrijven van het overtreden van de Wet natuurbescherming door MAA. Dit betreft de economische misdrijven die in het verleden zijn gepleegd en de economische misdrijven die ook nu nog dagelijks op heterdaad worden gepleegd door het dagelijks overtreden van artikel 2.7 lid 2

Wnb. Deze aangifte doen wij tegen de verantwoordelijke rechtspersoon of rechtspersonen die voor het beheer en de bedrijfsvoering van MAA verantwoordelijk zijn en die dus een project realiseren in de zin van artikel 2.7 lid 2 Wnb zonder de daartoe vereiste vergunning Wnb. Deze aangifte doen wij tevens tegen de natuurlijke personen die binnen die rechtspersoon of rechtspersonen feitelijk leiding geven aan die verboden gedragingen.

Daarnaast kunnen op grond van de artikelen 28 en 29 WED voorlopige maatregelen worden genomen door het openbaar ministerie (OM) zoals de maatregel van het bevel van de officier van justitie zich te onthouden van de verboden gedraging (het vliegen zonder vergunning WNB) of de maatregel van het geheel of gedeeltelijk laten stilleggen van de onderneming (maatregel door de rechtbank op vordering van het OM). Wij vragen u uitdrukkelijk deze bevoegdheden ook toe te passen. Zolang er geen vergunning is o.g.v. de Wnb worden er ernstige strafbare feiten door MAA gepleegd die door de wet als misdrijven zijn gekwalificeerd. Vanaf september 2020 is dat ook bekend bij MAA, bij de provincie Limburg en bij de minister van LNV. Het is nu november 2022. Zoals hiervoor gesteld in de toelichting is dat onacceptabel en dient deze illegale situatie zo spoedig mogelijk te worden beëindigd.

Wij verzoeken u tevens zo spoedig mogelijk te beslissen op deze aangifte en ons te berichten of u naar aanleiding van deze op deze aangifte overgaat tot het opsporen en vervolgen van de strafbare feiten waar wij aangifte van doen. Tevens, als dat het geval is, of u overgaat tot toepassing van de bevoegdheden ex artikel 28 en 29 WED. Indien u niet overgaat tot opsporing en vervolging van de in deze aangifte omschreven strafbare feiten, zal de Alliantie daartegen een klacht indienen bij het Gerechtshof Den Bosch op grond van artikel 12 Wetboek van Strafvordering. Wij willen dit klachtrecht voor dat geval, tijdig kunnen inzetten.

Tevens zullen wij ruimschoots publiciteit geven aan onze aangifte en zullen wij deze ter kennis brengen van de minister van LNV, de Tweede Kamer en Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Limburg.

Met vriendelijke groet,

Namens Stichting GUVB, in deze handelend namens de Alliantie Pleinair Maastricht,

Wim Derks
Secretaris/penningmeester
Stichting GUVB en Alliantie Pleinair Maastricht



alliantie@pleinairmaastricht.nl

<https://pleinairmaastricht.nl/alliantie/>
<https://pleinairmaastricht.nl/stichting-guvb/>



Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport

Versie 1

Dit document is gepubliceerd door Natuurvergunningen op het publicatie platform voor uitvoering (PUC). Dit document is een afdruk van de originele versie die is te vinden op: http://puc.overheid.nl/doc/PUC_322842_17. Controleer altijd of u de actuele versie in handen hebt.

Geldend vanaf: 29-09-2020 tot en met [nog niet bekend].

Documentgegevens

Dit document is een afdruk van een originele publicatie op PUC Open Data.

Originele versie:

Citeertitel: Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport

Permalink: http://puc.overheid.nl/doc/PUC_322842_17

Soort document:

Type: Besluiten - Beslissing op bezwaar

Bron: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Versie en datums:

Versie: 1

Geldig vanaf: 29-09-2020 tot en met [nog niet bekend]

Laatste wijziging: 05-10-2020

Publicatiegegevens:

Uitgever: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Kanaal: Natuurvergunningen

Vorm: origineel PUC document

Referentienummer: PUC_322842_17

Toegankelijkheid: Extern

Publicatiedatum: 05-10-2020

Taal: nl

Inhoudsopgave

Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport.

Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport

Geachte,

Tegen het besluit van 2 april 2020¹ (hierna: het bestreden besluit) heeft u namens Mobilisation for the Environment U.A. (hierna: MOB) bezwaar gemaakt. Het bestreden besluit betreft de afwijzing van het verzoek van MOB om handhavend op te treden ten aanzien van Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA).

Het besluit heb ik opnieuw beoordeeld. In deze brief vindt u mijn beslissing op uw bezwaar en waarom deze beslissing is genomen. In de bijlage vindt u de artikelen waarop de beslissing gebaseerd is.

Beslissing

Ik verklaar de bezwaren van 11 mei 2020 gedeeltelijk gegrond. Dit betekent dat ik de motivering van het bestreden besluit wijzig in die zin, dat ik vaststel dat op basis van de thans ter beschikking staande gegevens wel een vergunningplicht geldt voor het project maar dat ik op dit moment afziet van handhavend optreden. Ik wijs u verzoek om proceskostenvergoeding af. Op uw ingebrekestelling wordt zo spoedig mogelijk bij separaat besluit beslist.

Procesverloop

Op 23 september 2019 heeft MOB een verzoek tot handhaving ingediend. Bij besluit van 2 april 2020 is dit verzoek afgewezen. U heeft bij brief van 11 mei 2020 een pro forma bezwaar ingediend. Bij brief van 22 juni 2020 heeft u de gronden van bezwaar aangevuld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft op 15 juli 2020 een reactie gestuurd op uw bezwaren. Bij brief van 12 augustus 2020 heeft MAA op uw bezwaren gereageerd. Tijdens de hoorzitting op 26 augustus 2020 heeft u uw bezwaren in de aanwezigheid van belanghebbenden mondeling toegelicht. Bij brief van 1 september 2020 heeft MAA een aantal vragen beantwoord die tijdens de hoorzitting zijn gesteld. Op 22 september 2020 heb ik van uw een ingebrekestelling ontvangen, omdat ik niet tijdig op uw bezwaren heb beslist.

Uw bezwaren

U bent het met bestreden besluit oneens. Samengevat voert u het volgende aan:

-Het gebruik van de luchthaven MAA wijkt af van het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling van 2013.

-De wijze waarop de luchthaven MAA de voormalige stopway gebruikt is niet in overeenstemming met de voorschriften van de International Civil Aviation (hierna: ICAO) en de European Aviation Safety Agency (hierna: EASA) en het gebruik van de stopway valt ook buiten hetgeen het Aanwijzingsbesluit als baan definieert.

-Er vinden activiteiten op de luchthaven plaats die niet gereguleerd worden door het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling die stikstofemissie veroorzaken en daardoor significante gevolgen zouden kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden.

Toelichting op deze beslissing

De bezwaren heb ik zorgvuldig beoordeeld en het besluit opnieuw getoetst aan het wettelijk kader. De conclusie is dat uw bezwaren tegen het bestreden besluit ongegrond zijn. Hierna kunt u lezen waarom.

Bestaande rechten

In het bestreden besluit wordt aangegeven dat het gebruik van de luchthaven MAA een project is in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn omdat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de luchthaven en alles wat daarmee onlosmakelijk is verbonden, kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. In het bestreden besluit wordt verder vastgesteld dat de Europese referentiedatum 7 december 2004 is. U heeft echter naar mijn mening tijdens de hoorzitting terecht aangevoerd dat 10

¹ Handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport, http://puc.overheid.nl/doc/PUC_305605_17

juni 1994 hier de relevante referentiedatum zou moeten zijn. Ik ga hier later in deze beslissing op bezwaar verder op in bij de behandeling van uw bezwaren met betrekking tot de activiteiten van Samco.

Voor het project is naar nationaal recht bij Aanwijzingsbesluit 26 oktober 1971 al toestemming verleend. Het project is sinds de referentiedatum niet ongewijzigd voortgezet omdat het Aanwijzingsbesluit van 1994 op 27 december 2004 is vervangen door het Besluit Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht (hierna: Aanwijzingsbesluit 2004) dat een wijziging betekende voor het vliegverkeer. De effecten van de activiteiten zijn passend beoordeeld en de conclusie was dat er geen significante effecten op Natura 2000-gebieden werden verwacht. Op grond van artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb is daarom geen Wnb-vergunning vereist. Het aanwijzingsbesluit 2004 is met de uitspraak van 27 juni 2012 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State² (hierna: de Afdeling) onherroepelijk geworden. Op 31 december 2013 is dit aanwijzingsbesluit ongewijzigd vervangen door de Omzettingsregeling 2013³.

Ik stel vast dat uw bezwaren zich niet richten op de hierboven aangegeven vaststelling van de referentiesituatie van MAA wat betreft de activiteiten die door het Aanwijzingsbesluit 2004 worden gereguleerd, maar dat het huidige gebruik van de luchthaven volgens u in strijd is met of niet gereguleerd wordt door het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013. U voert hiervoor drie gronden aan:

1 Het feitelijke gebruik wijkt af van het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013.

2 De meest zuidelijke verharding van de baan voldoet niet aan de voorschriften van de EASA en ICAO en daarmee niet aan een baan zoals deze in het Aanwijzingsbesluit 2004 is gedefinieerd.

3 Er vinden activiteiten plaats die niet door het Aanwijzingsbesluit 2004 en Omzettingsregeling 2013 worden gereguleerd.

Ik ben van mening dat het huidige gebruik van MAA past binnen de kaders van het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013. Voordat ik dit puntsgewijs toelicht zal ik eerst kort de situatie schetsen van het baangebruik zoals dat op MAA wordt toegepast.

Stopway

Volgens artikel 4, tweede lid, van het Aanwijzingsbesluit 2004 ligt er op luchtvaartterrein MAA een verharde baan met een lengte van 2.500 meter. De feitelijke fysieke baanlengte is echter 2.750 meter. Dit komt omdat in het verleden aan de zuidkant van de baan 250 meter extra asfalt is aangelegd als stopway. Dit stuk verharding diende als extra remweg. Met het Aanwijzingsbesluit 2004 werd een flexibel baangebruik met een verschoven baandrempel toegestaan. Dit betekent dat deze voormalige stopway gebruikt wordt als start- en landingsbaan. Omdat de lengte van de baan niet de maximale 2.500 meter mag overschrijden, worden de startpositie (startdrempel) en het punt waar vliegtuigen mogen landen (landingsdrempel) verschoven. De startdrempel aan de zuidzijde van de baan voor vliegtuigen die in noordelijke richting starten is 150 meter in zuidelijke richting verplaatst en daarmee wordt gedeeltelijk gebruik gemaakt van het deel van de verharde start- en landingsbaan dat oorspronkelijk als stopway is aangelegd. Voor landingen van grote vliegtuigen vanuit het noorden is de landingsdrempel destijds 250 meter in zuidelijke richting verplaatst.

1. Feitelijk gebruik

U wijst in uw bezwaar op het feit dat, in afwijking van het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013, vliegtuigen die in noordelijke richting starten nog eens 120 meter zuidelijker starten dan de eerder genoemde 150 meter in zuidelijke richting verplaatste startdrempel. Hierdoor wordt de volledige voormalige stopway gebruikt. Daarnaast werd vanaf 6 december 2017⁴ toegestaan dat de operationele baanlengte van 2.500 meter werd verlengd naar 2.750 meter. Deze verlenging van de baan en de zuidelijke verplaatsing van de startpositie wijken inderdaad af van het Aanwijzingsbesluit 2004 en de

² ECLI:NL:RVS:2012:BW9560

³ Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 december 2013, nr. IENM/BSK-2013/287792, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht)

⁴ Tijdelijke beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan Luchthaven Maastricht, Staatscourant 2017, nr. 72176

Omzettingsregeling 2013. In de beslissing op bewaar van 20 februari 2020⁵ van lenW wordt dit afwijkende gebruik – inderdaad zoals u in bezwaar aangeeft – bevestigd. Echter uit deze beslissing op bezwaar en de reactie van lenW van 15 juli 2020 op de door u ingediende bezwaren blijkt dat dit afwijkende gebruik ten aanzien van de operationele baanlengte slechts tijdelijk was en inmiddels is beëindigd. Tot 1 april 2019 heeft lenW dit afwijkende gebruik gedoogd. Controles door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) die nadien zijn gevoerd bevestigen dat het afwijkende gebruik op dit punt is beëindigd. MAA geeft verder aan dat vanaf 27 februari 2020 ook de zuidelijk verplaatste startpositie weer terug gebracht is naar de oorspronkelijke positie. Ter onderbouwing hiervan heeft MAA de brief van ILT van 27 februari 2020⁶ overgelegd waaruit blijkt dat het veiligheidscertificaat is gewijzigd en dat de situatie inmiddels in overeenstemming is gebracht met het operationeel gebruik zoals beschreven in de Omzettingsregeling 2013.

Gelet op het feit dat vanaf 27 februari 2020 de baan weer wordt gebruikt overeenkomstig het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013, bestaat er geen reden om een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming aan te nemen en is handhavend optreden op dit moment niet aan de orde.

2. Gebruik stopway strijdig met definitie van start- en landingsbaan

In artikel 4, tweede lid, van het Aanwijzingsbesluit 2004 staat de volgende definitie van de start- en landingsbaan:

'Op het luchtvaartterrein is gelegen een verharde baan, gelegen in de geografische richting 04 – 22 met een lengte van 2.500 meter en een breedte van 45 meter met de daarbij behorende rijbanen (...)'.

Door het gebruik van de stopway is er volgens u sprake van een baan die langer is dan 2.500 meter en deze zou daarmee niet in overeenstemming zijn met de in het Aanwijzingsbesluit 2004 gehanteerde definitie. Ook vindt u hiervoor steun in de door u aangehaalde uitspraak van de Afdeling van 30 juni 2003⁷ en de uitspraak van rechtbank Maastricht van 28 mei 2003⁸. In deze uitspraken wordt aangegeven dat er van een baan slechts gesproken kan worden als deze wordt gebruikt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen. Verder bent u van mening dat uit deze uitspraken en de uitspraak van de Afdeling van 21 april 2004⁹ volgt dat dit deel beton niet als onderdeel van de start- en landingsbaan mag worden gebruikt. Er zou daardoor sprake zijn van een baan van 2.750 meter en deze is dus langer dan de in het Aanwijzingsbesluit 2004 genoemde lengte van 2.500 meter.

Ik ben van mening dat deze door u aangevoerde uitspraken niet betekenen dat het huidige gebruik van de baan in strijd is met de definitie van het Aanwijzingsbesluit 2004. Ik vind het in dit kader van belang op te merken dat deze uitspraken zien op de situatie dat de voormalige stopway nog enkel als stopway werd gebruikt. Daarom concludeerde de rechtbank Maastricht in de uitspraak van 28 mei 2003 ook dat er geen sprake was van verlenging van de start- en landingsbaan, omdat de baandrempels niet waren gewijzigd. In die situatie had de verharde strook alleen de functie van stopway en niet die van start- en landingsbaan. Deze mocht dan inderdaad destijds niet worden gebruikt als start- en landingsbaan. Dit is gewijzigd met het Aanwijzingsbesluit 2004 waarin wel wordt voorzien in het gebruik van deze verharde strook als start- en landingsbaan.

Ik ga niet in op uw bezwaren dat het huidige gebruik van de voormalige stopway in strijd zou zijn met de voorschriften van de EASA en ICAO. Dat betreffen andere kaders, waarvoor geldt dat ik niet de bevoegdheid heb om bij eventuele overtreding van deze voorschriften handhavend op te treden. Centraal hier staat de vraag of het huidige gebruik van de baan in overeenstemming is met het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013. Ik ben van mening dat dit het geval is. Dat licht ik hieronder toe.

5 B-8-19-0168.001

6 Kenmerk: ILT-2020/8195

7 ECLI:NL:RVS:2003:AH9377

8 ECLI:NL:RBMAA:AF9764

9 ECLI:NL:RVS:2004:AO7932

In artikel 4, tweede lid, van het Aanwijzingsbesluit wordt een verharde baan met lengte van 2.500 meter genoemd. Hoewel de verharde strook, inclusief de voormalige stopway, nu een lengte heeft van 2.750 meter, wordt per vliegbeweging maximaal 2.500 meter van de baan gebruikt. In de toelichting bij dit aanwijzingsbesluit wordt uitgebreid uiteengezet¹⁰ op welke wijze de baandempels worden verschoven om op de baan in de verschillende situaties de beschikbare baanlengte van 2.500 meter voor start en landingen te krijgen. Anders dan u stelt blijkt hieruit dat het huidige gebruik van de baan en de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit 2004 niet in strijd zijn met de in artikel 4, tweede lid, van het Aanwijzingsbesluit 2004 gegeven definitie van de baan. De toelichting geeft juist een invulling van deze definitie en het is duidelijk dat dit in de toelichting uitgelegde gebruik nog steeds wordt toegepast. Er bestaat daarom geen aanleiding om aan te nemen dat het huidige gebruik leidt tot meer (of andere) effecten dan wordt toegestaan in het Aanwijzingsbesluit 2004.

3. Niet gereguleerde activiteiten

Volgens u vinden er ook activiteiten plaats die niet worden gereguleerd door het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013. U noemt het proefdraaien, reverse power en taxiën. Dat geldt volgens u ook voor de activiteiten die het bedrijf Samco op het terrein van MAA verricht. U stelt dat deze niet gereguleerde activiteiten significante effecten op Natura 2000-gebieden kunnen veroorzaken en dat het voortzetten van deze activiteiten zonder een natuurvergunning een overtreding van de Wnb betekent.

Proefdraaien, reverse power en taxiën

MAA geeft aan dat de activiteiten proefdraaien, reverse power en het taxiën inderdaad niet zijn meegenomen in de geluidsberekeningen die zijn opgesteld ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit 2004. Deze activiteiten zijn buiten de geluidsberekening gehouden omdat deze een zeer minimale bijdrage leveren aan de geluidsbelasting. Deze activiteiten zijn echter volgens MAA wel in de stikstofberekeningen meegenomen ten behoeve van de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011. In het rapport 'depositie rondom MAA. Luchtvaart en wegverkeer' van 22 augustus 2011 staat dat de emissie van het vliegverkeer langs de gehele afgelegde weg (op de grond en in de lucht) onderdeel zijn van deze berekeningen en daarin zijn meegenomen. Hieruit blijkt dat de hier genoemde activiteiten wel in de stikstofberekeningen ten behoeve van de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 zijn meegenomen. De Afdeling heeft in de eerder genoemde uitspraak van 27 juni 2012 de beroepen tegen deze beslissing op bezwaar ongegrond verklaard en daarmee is het Aanwijzingsbesluit 2004 onherroepelijk geworden. Deze activiteiten zijn dus wel gereguleerd door het Aanwijzingsbesluit 2004 en de Omzettingsregeling 2013.

Activiteiten Samco

In de reactie van MAA van 1 september 2020 wordt gesteld dat ik op grond van artikel 1.3, vierde lid, van het Besluit natuurbescherming (hierna: Bnb) niet bevoegd zou zijn ten aanzien van de activiteiten die door Samco op het luchthaventerrein worden uitgevoerd. Het betreffen volgens MAA geen activiteiten die samenhangen met het opstijgen en landen van vliegtuigen waarvoor een luchthaven bestemd is.

Ik ben van mening dat ik wel degelijk op grond van de Wnb bevoegd ben ten aanzien van de hier aan de orde zijnde activiteiten van Samco en dat geen bestaande rechten kunnen worden ontleend aan de milieuvergunning 2003. Dat licht ik hierna toe.

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, onder a, van de Wnb in samenhang met artikel 1.3, vierde lid, van de Bnb ben ik bevoegd ten aanzien van handelingen en projecten met betrekking tot luchthavens van nationale betekenis. Het project waar het hier om gaat is de exploitatie van een luchthaven van nationale betekenis, in dit geval luchthaven Maastricht Aachen Airport. Niet alleen luchtgebonden activiteiten vallen onder de exploitatie van de luchthaven, maar dit geldt ook voor grondgebonden activiteiten als deze noodzakelijk zijn voor het functioneren van de luchthaven van nationale betekenis. Zie hiervoor ook de uitspraken van de Afdeling van 12 december 2012¹¹ en 18 juli 2018¹² Daar oordeelde de Afdeling dat het luchtgebonden gebruik onlosmakelijk was verbonden is met het grondgebonden gebruik van de vliegbasis.

10 Zie paragraaf 4.2.4 op pagina 33 en verder van de Toelichting bij het Aanwijzingsbesluit 2004

11 ECLI:NL:RVS:2012:BY5858

12 ECLI:NL:RVS:2018:2449

Samco voert buiten de begrenzing van het luchtvaartterrein onderhouds- en reparatiewerkzaamheden uit in haar onderhoudswerkloosden. De activiteiten die zij op het terrein van de luchthaven verrichten zijn het proefdraaien en taxiën van de vliegtuigen. Deze werkzaamheden en activiteiten van Samco passen binnen een normale bedrijfsvoering van een luchthaven en zijn noodzakelijk voor het functioneren daarvan. Dat niet al deze werkzaamheden plaatsvinden binnen de strikte begrenzing van het luchthaventerrein en dat zij werkzaamheden uitvoeren in opdracht van derden, maakt dit niet anders. De werkzaamheden van dit bedrijf houden direct verband met luchtvaartactiviteiten.

MAA voert aan dat de milieuvergunning die de Gedeputeerde Staten van Limburg op 29 september 2003 aan MAA heeft verleend de grondgebonden activiteiten, inclusief het proefdraaien van motoren door Samco reguleert. Dat een dergelijke vergunning destijds aan MAA en niet aan Samco zelf is verleend, maakt het aannemelijker dat deze in de vergunning genoemde grondgebonden activiteiten behoren tot de exploitatie van de luchthaven. Gelet op het voorgaande ben ik van mening dat ook de hiervoor genoemde activiteiten van Samco deel uit maken van het project 'exploitatie van de luchthaven Maastricht' en dat ik daarom ook in het kader van de Wnb bevoegd ben ten aanzien van deze activiteiten.

Tijdens de hoorzitting heeft u aangevoerd dat de milieuvergunning van 2003 niet gezien kan worden als een natuurvergunning-ervangend besluit. Ik ben dat met u eens, omdat ten behoeve van deze milieuvergunning geen passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn is uitgevoerd. Deze milieuvergunning zou wel kunnen worden gezien als een toestemming verlenend besluit voor de activiteiten indien dit besluit genomen zou zijn voor de relevante referentiedatum. In het bestreden besluit is uitgegaan van 7 december 2004 als referentiedatum. U heeft naar mijn mening tijdens de hoorzitting terecht aangevoerd dat 10 juni 1994 hier de relevante referentiedatum zou moeten zijn. U verwijst naar de Vogelrichtlijngebieden 'Meinweg' en 'Mechelse Heide en Vallei van de Ziepbeek'. Deze gebieden zijn al voor de Europese referentiedatum van 10 juni 1994 als Vogelrichtlijngebieden aangewezen. Dat bij de beoordeling van de vraag of een project significante effecten veroorzaakt, buitenlandse Vogel- en Habitatrichtlijngebieden niet buiten beschouwing mogen worden gelaten, blijkt onder andere uit de uitspraak van de Afdeling van 24 augustus 2011¹³. Gelet op het feit dat het gebied Mechelse Heide en Vallei van de Ziepbeek zich in de nabijheid van de luchthaven bevindt en dat uit een PAS-gebiedsanalyse uit 2018¹⁴ blijkt dat er sprake is van de overschrijding van de kritische depositiewaarden met betrekking tot een aantal habitattypes in het gebied, kunnen significante effecten op deze gebieden door de exploitatie van de luchthaven niet worden uitgesloten. Daarom dient in dit geval te worden uitgegaan van 10 juni 1994 als referentiedatum.

Gelet op het hier voorgaande kunnen in het kader van de Wnb geen bestaande rechten worden ontleend aan de milieuvergunning 2003. Aangezien de activiteiten van Samco niet zijn meegenomen in het Aanwijzingsbesluit 2004 en Omzettingsregeling 2013, en effecten daarvan op Natura 2000 niet op voorhand zijn uitgesloten ben ik op basis van de thans ter beschikking staande gegevens van mening dat voor deze activiteiten een Wnb-vergunning is vereist. Uw bezwaren zijn op dit punt gegrond.

Handhaving onevenredig

Hiervoor heb ik uiteengezet dat de start- en landingsbaan volgens het Aanwijzingsbesluit 2004 en de omzettingsregeling 2013 wordt gebruikt en dat ook de activiteiten proefdraaien, reverse power en taxiën door deze besluiten worden gereguleerd en dus passend zijn beoordeeld. Voor deze activiteiten is dan ook geen Wnb-vergunning nodig. Dit geldt echter niet voor de activiteiten van Samco, die – zoals hiervoor aangegeven – ook onderdeel uitmaken van het project exploitatie van de luchthaven. Omdat op basis van de thans ter beschikking staande gegevens niet op voorhand kan worden aangenomen dat deze wijziging van het project geen significante gevolgen kan hebben, is er op dit punt dus sprake van een overtreding.

13 (ECLI:NL:RVS:2011:BR5689

14 Oosterlynck P., De Becker P., Denys L., Packet J. & Vandekerckhove K. (2018). PAS-gebiedsanalyse in het kader van herstelmaatregelen voor BE2200035 Mechelse Heide en Vallei van de Ziepbeek. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (36). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.
DOI: doi.org/10.21436/inbor.14080410

Hoewel hier sprake is van een overtreding, zal ik in dit geval afzien van handhavend optreden. Ik licht dat hieronder toe.

Zoals ik hiervoor heb aangegeven zijn de activiteiten die Samco op en bij de luchthaven verricht noodzakelijk voor het functioneren van de luchthaven. De exploitatie van een luchthaven is niet mogelijk als er geen onderhouds- of reparatiewerkzaamheden aan vliegtuigen kunnen plaatsvinden. Als met handhavend optreden wordt afgedwongen dat Samco deze werkzaamheden niet mag uitvoeren dan heeft dat dus ingrijpende gevolgen voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Deze gevolgen staan niet in verhouding met de hier aan de orde zijnde overtreding. Deze overtreding is dat een klein onderdeel van het project nu niet vergund is. De werkzaamheden van Samco leveren afgezet tegen de vliegbewegingen slechts een kleine bijdrage aan de totale stikstofdepositie van het gehele project. Gelet op de omstandigheden dat MAA aanzienlijk rechten heeft op grond van de hiervoor besproken referentiesituatie, en deze bij lange na niet volledig worden benut, zal zelfs met deze activiteiten erbij de toegestane depositie niet worden overschreden.

In de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 wordt uitgegaan van een geluidsruimte die gebaseerd is op 29.995 vliegtuigbewegingen voor groot verkeer en 20.002 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer. MAA merkt in haar reactie van 1 september 2020 op dat dit niet het maximum aantal vliegtuigbewegingen is, omdat daarvoor zou moeten worden uitgegaan van de aan haar toegekende geluidsruimte. Ik laat de discussie over deze geluidsruimte hier rusten omdat duidelijk is dat de rechten van MAA ten minste een kleine 30.000 vliegtuigbewegingen voor groot verkeer en ruim 20.000 voor klein vliegverkeer bedraagt.

Uit de door MAA bij de hoorzitting aangeleverde cijfers met betrekking tot de vliegtuigbewegingen voor de maand juli blijkt dat de vliegbewegingen in 2020 ruim onder de referentiesituatie zullen blijven. Voorafgaand aan juli is in verband met de uitbraak van COVID-19 veel minder dan normaal gevlogen en in de maand juli, toen de situatie zich weer enigszins normaliseerde, zijn er op de luchthaven 696 vliegtuigbewegingen van groot verkeer en 520 van klein vliegverkeer geweest. Als deze lijn van juli voor het resterende deel van 2020 wordt doorgezet dan is duidelijk dat zowel bij het groot als bij het klein vliegverkeer het aantal vliegtuigbewegingen ruimschoots blijkt steken onder de 10.000. De rechten die op grond van de referentiesituatie gelden zijn minstens twee- of driemaal zo groot. De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de werkzaamheden van Samco betreft slechts een fractie van de stikstofdepositie die als gevolg van de vliegbewegingen plaatsvindt. De vliegbewegingen en de werkzaamheden van Samco zullen daarom niet meer zijn dan de rechten die MAA aan de referentiesituatie kan ontlenen. Ik vind handhavend optreden daarom onevenredig, omdat de werkzaamheden van Samco, wat betreft de stikstofdepositie, ruim binnen de referentiesituatie vallen. Daarbij merk ik op dat gelet op de geringe geluidsbelasting/of depositie als gevolg van de activiteiten van Samco het zeer waarschijnlijk is dat een toereikende vergunning kan worden verleend.

Vergunning

De vergunningaanvraag dient op het gehele project te zien. Dat betekent dat naast de grondgebonden activiteiten deze vergunning ook moet zien op de luchtgebonden activiteiten. Deze maken zoals hiervoor aangegeven beiden onderdeel uit van hetzelfde project. Bij mijn beoordeling of de wijziging van het project significante gevolgen kan hebben, zal uiteraard worden uitgegaan van de rechten waarover MAA op grond van de referentiesituatie beschikt. MAA dient voor 1 april 2021 een ontvankelijke aanvraag in te dienen. Als MAA niet tijdig een aanvraag voor deze vergunning indient, zal ik handhavend optreden overwegen.

Conclusie

Naar aanleiding van uw bezwaren wijzig ik de motivering van het besluit. Ik blijf echter bij mijn conclusie dat het verzoek om handhaving moet worden afgewezen.

Verzoek vergoeding kosten voor juridische bijstand

U vraagt in uw bezwaarschrift om een vergoeding van de proceskosten in de bezwaarprocedure. Ik wijs dit verzoek af. Hoewel de motivering van het bestreden besluit is gewijzigd, wordt het besluit niet herroepen.

Vragen

Als u nog vragen hebt over deze beslissing, kunt u ons bellen op telefoonnummer 088 042 42 42 (lokaal tarief).

Met vriendelijke groet,

Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
namens deze:

De senior jurist Juridische Zaken Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Beroepsmogelijkheid

Als u het niet eens bent met deze beslissing, kunt u binnen zes weken na verzending van deze brief een beroepschrift indienen. Stuur het beroepschrift naar de rechtbank waar de gemeente waar u woonachtig bent, onder valt. Zie voor de onderverdeling van gemeenten over de verschillende rechtbanken (arrondissementen): www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Rechtbanken/Paginas/Werken-en-rechtsgebieden-rechtbanken.aspx. Voor de behandeling van het beroep brengt de rechtbank aan u een bedrag in rekening.

In sommige situaties kunt u digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Kijk op de genoemde site voor precieze voorwaarden.

Bijlage: Regelgeving

Wet natuurbescherming

Artikel 1.3

1 Ingeval gedeputeerde staten ingevolge het bepaalde bij of krachtens deze wet bevoegd zijn tot het nemen van een besluit met betrekking tot handelingen, zijn, tenzij anders bepaald, bevoegd gedeputeerde staten van de provincie waar de handeling wordt verricht.

2 Ingeval provinciale staten ingevolge het bepaalde bij of krachtens deze wet bevoegd zijn tot het nemen van een besluit met betrekking tot handelingen, zijn, tenzij anders bepaald, bevoegd provinciale staten van de provincie waar de handelingen worden verricht.

3 Ingeval handelingen nadelige gevolgen hebben voor een geheel of gedeeltelijk in een andere provincie gelegen Natura 2000-gebied of bijzonder nationaal natuurgebied, dan wel voor vogels als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, dieren of planten van soorten als bedoeld in artikel 3.5, eerste of vijfde lid, 3.7 of 3.10, eerste lid, die zich bevinden in een andere provincie, nemen gedeputeerde staten, onderscheidenlijk provinciale staten geen besluiten als bedoeld in het eerste, onderscheidenlijk tweede lid, dan in overeenstemming met gedeputeerde staten, onderscheidenlijk provinciale staten van die andere provincie.

4 Ingeval een handeling mede wordt verricht in een andere provincie, wordt een besluit als bedoeld in het eerste lid genomen door gedeputeerde staten van de provincie waar de handeling in hoofdzaak wordt verricht, in overeenstemming met gedeputeerde staten van die andere provincie.

5 Bevoegdheden, verantwoordelijkheden en verplichtingen van gedeputeerde staten of provinciale staten als bedoeld in de artikelen 2.7, tweede of derde lid, 2.8, derde, zesde, zevende of negende lid, 2.9, derde lid, 3.3, eerste of tweede lid, 3.4, tweede lid, 3.8, eerste of tweede lid, 3.9, tweede lid, 3.10, tweede lid in samenhang met artikel 3.8, eerste of tweede lid, 3.11, eerste of tweede lid, 3.12, zevende, achtste of negende lid, 3.14, tweede lid, 3.15, derde en vierde lid, 3.16, derde en vierde lid, 3.17, eerste lid, 3.18, eerste, tweede of derde lid, al dan niet in samenhang met het vierde lid, 3.22, vierde lid, 3.25, tweede of vierde lid, 3.26, derde lid, 3.32, tweede lid, 3.33, tweede lid, 3.34, derde lid, 4.2, eerste, tweede of derde lid, 4.3, derde lid, 4.5, eerste, derde of vierde lid, of 5.5, eerste en tweede lid, berusten bij één van Onze bij algemene maatregel van bestuur aangewezen Ministers, en de bevoegdheden en verplichtingen van gedeputeerde staten of provinciale staten, bedoeld in artikel 2.4, eerste, tweede en derde lid, berusten bij Onze Minister, indien zij betrekking hebben op:

- a. bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van handelingen, of
- b. handelingen die geheel of gedeeltelijk plaatsvinden in of gevolgen hebben voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van gebieden.

6 Ingeval toepassing wordt gegeven aan het vijfde lid, wordt waar in de bepalingen, genoemd in dat lid, sprake is van een provinciale verordening in plaats daarvan gelezen: ministeriële regeling.

7 Provinciale staten kunnen bevoegdheden, aan hen toegekend bij of krachtens deze wet, overdragen aan gedeputeerde staten.

Artikel 2.7

1 Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

2 Het is verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

3 Gedeputeerde staten verlenen een vergunning als bedoeld in het tweede lid uitsluitend indien is voldaan aan:

a. artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid, wanneer de vergunning betrekking heeft op een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, of

b. artikel 2.8, negende lid, wanneer zij betrekking heeft op andere handelingen dan projecten als bedoeld in onderdeel a.

4 Het verbod, bedoeld in het tweede lid, is niet van toepassing op projecten en andere handelingen ten aanzien waarvan bij of krachtens enige wettelijke bepaling een besluit is vereist, indien bij of krachtens die wet is bepaald dat dat besluit uitsluitend wordt vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8.

Artikel 2.8

1 Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

2 In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.

3 Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.

4 In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er zijn geen alternatieve oplossingen;

b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en

c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

5 Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:

a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of

b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.

6 Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door Onze Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan Onze Minister.

7 Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.

8 Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

9 Voor een andere handeling als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel b, houden gedeputeerde staten bij het verlenen van de vergunning rekening met de gevolgen die de handeling kan hebben voor een Natura 2000-gebied, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

Artikel 5.4

1 Een bij of krachtens deze wet verleende vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd indien:

a. de houder van een vergunning, onderscheidenlijk ontheffing in strijd handelt met de hem verleende vergunning, onderscheidenlijk ontheffing of de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen;

b. de gegevens op grond waarvan de vergunning, onderscheidenlijk ontheffing is verleend zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat, waren de juiste gegevens bekend geweest, een andere beslissing zou zijn genomen;

c. de vergunning, onderscheidenlijk ontheffing in strijd met wettelijke voorschriften is verleend, of

d. de omstandigheden sedert het tijdstip waarop de vergunning, onderscheidenlijk ontheffing is verleend zodanig zijn gewijzigd, dat deze niet, niet zonder beperkingen of voorwaarden, of onder andere beperkingen of voorwaarden zou zijn verleend, indien deze omstandigheden op het tijdstip waarop de vergunning, onderscheidenlijk ontheffing is verleend zouden hebben bestaan.

2 Een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, wordt in elk geval ingetrokken of gewijzigd indien dat nodig is ter uitvoering van artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn.

3 Een krachtens artikel 3.3, eerste of derde lid, 3.4, tweede of derde lid, 3.8, eerste of derde lid, 3.9, tweede lid, 3.10, tweede lid, in samenhang met artikel 3.8, eerste lid, 3.17, eerste lid, 3.25, eerste of vierde lid, 3.26, derde lid, of 3.34, derde of vijfde lid, verleende ontheffing, een jachtakte of een valkeniersakte kan tevens worden ingetrokken indien de houder van de ontheffing, onderscheidenlijk de akte, nadat die is verleend, onherroepelijk is veroordeeld:

a. wegens overtreding van een bij of krachtens hoofdstuk 3 gestelde bepaling, of indien tegen hem deswege een strafbeschikking is uitgevaardigd;

b. wegens overtreding van artikel 5.3, vierde lid, in samenhang met artikel 3.3, eerste, tweede of derde lid, 3.4, tweede of derde lid, 3.8, eerste, tweede of derde lid, 3.9, tweede lid, 3.10, tweede lid, in samenhang

met artikel 3.8, eerste lid, 3.17, eerste lid, 3.25, eerste of vierde lid, 3.26, derde lid, 3.32, tweede lid, of 3.34, derde of vijfde lid, en artikel 5.3, vijfde lid, in samenhang met artikel 3.18, eerste lid, of

c. wegens een feit strafbaar gesteld bij de Wet dieren voor zover het gedragingen als bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14 of 2.15 van die wet betreft, of tegen hem deswege een strafbeschikking is uitgevaardigd of hem wegens overtreding van het krachtens de voornoemde artikelen van de Wet dieren bepaalde een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 8.7 van de Wet dieren is opgelegd.

4 De jachtakte wordt in elk geval ingetrokken indien:

a. de ter verkrijging van de akte verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken, dat, waren de juiste gegevens verstrekt, de akte zou zijn geweigerd;

b. blijkt dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, bedoeld in artikel 3.26, eerste lid, onderdeel c, niet langer overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens dat artikelonderdeel en artikel 3.29, eerste lid, is gedekt;

c. de houder misbruik heeft gemaakt van wapens of munitie dan wel van de bevoegdheid om wapens of munitie voorhanden te hebben, of indien er anderszins aanwijzingen zijn dat aan hem het voorhanden hebben van wapens of munitie niet langer kan worden toevertrouwd;

d. sinds de verlening van de jachtakte de houder onherroepelijk is veroordeeld wegens het plegen van een misdrijf als genoemd in het artikel 3.28, derde lid, onderdeel e, of

e. indien de houder ervan in het bezit is van een magazijn voor een vuurwapen als bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Richtlijn zonder hiervoor een verlof of ontheffing op grond van de Wet wapens en munitie te hebben.

5 Het vierde lid, onderdeel a in samenhang met de aanhef, is van overeenkomstige toepassing op de valkeniersakte.

6 De jachtakte of de valkeniersakte kan worden ingetrokken indien:

a. er grond is om aan te nemen dat de houder van zijn bevoegdheid om de jacht uit te oefenen misbruik maakt;

b. de houder nalatig is te doen wat een goed jager betaamt bij de uitoefening van de jacht;

c. er grond is om aan te nemen dat de houder van zijn bevoegdheden in het kader van beheer en schadebestrijding op grond van de paragrafen 3.1, 3.2, 3.3 en 3.6, misbruik maakt.

7 De bevoegdheid tot het nemen van beschikkingen tot intrekking van jachtakten berust bij de korpschef, bedoeld in artikel 27 van de Politiewet 2012.

8 De in het zevende lid bedoelde bevoegdheid komt tevens toe aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie in gevallen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c.

9 Onze Minister kan een goedkeuring als bedoeld in artikel 3.31, eerste lid, aanhef, intrekken indien naar zijn oordeel de staat van instandhouding van soorten als bedoeld in artikel 3.1, 3.5 of 3.10, eerste lid, of de trend in de staat van instandhouding van die soorten daartoe noodzaakt.

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Van Uffelen Advies

████████████████████
Minervaplaats 113
6525JE Nijmegen

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001858272854000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199067

Uw kenmerk
2021-010

Bijlage(n)

Datum 20 mei 2022
Betreft Definitief besluit handavingsverzoek 16 september 2021
Maastricht Aachen Airport door ██████████

Geachte ██████████

Met uw brief van 16 september 2021 (kenmerk 2021-010) verzocht u namens Coöperatie Mobilisation for the Environment UA om handhavend op te treden tegen Maastricht Aachen Airport (verder: MAA) vanwege het ontbreken van een vergunbare aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) per 1 april 2021.

Verzoek

U verzoekt om het per direct laten staken van alle vliegbewegingen op MAA.

Besluit

Ik wijs uw verzoek om direct te handhaven af.

Hieronder licht ik u toe hoe de procedure tot nu toe is verlopen en ik licht u toe wat de overwegingen zijn om uw verzoek af te wijzen.

Ontvangstbevestiging en gevolgde procedure

Uw brief met het verzoek tot handhaving werd door mij op 24 september 2021 ontvangen. Met de brief van 22 oktober 2021 (kenmerk DGNVLG/21259173) werd aan u de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Ik stuurde u deze brief per mail van 25 oktober 2021.

Daarbij deelde ik u ook mee dat voor de afhandeling van uw verzoek de uitgebreide uniforme voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (verder UOV) gevolgd zou gaan worden. De procedure bedraagt daarom maximaal 26 weken. Ook werd in deze brief de verwachting uitgesproken dat medio januari 2022 een ontwerpbesluit kon worden verwacht.

Met uw brief van 15 november 2021 stuurde u mij, namens MOB, een ingebrekestelling vanwege het niet tijdig beslissen op het handavingsverzoek. In uw brief geeft u aan dat u de ingebrekestelling stelde vanwege het niet reageren op het handavingsverzoek binnen 8 weken.

Ingebrekestelling

Op donderdag 25 november 2021 heeft [REDACTED], beleidsmedewerker bij het Ministerie van LNV, u telefonisch geïnformeerd over de te volgen procedure ten aanzien van het handhavingsverzoek en de daar aan gekoppelde behandeltermijn van maximaal 26 weken. U gaf in dat gesprek aan dat u de ingebrekestelling (nog) niet zou intrekken. Mocht u wel tot dat besluit komen dan zou u dit laten weten. Er werd geen bericht van u ontvangen.

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199067

Vervolgens stuurde u op 13 december 2021 een mailbericht waarin u aangaf geen reactie op de afwijzing van de ingebrekestelling t.a.v. MAA te hebben ontvangen. Op 7 januari 2022 ontving u van [REDACTED] een mailbericht waarin u werd meegedeeld dat uw mailbericht van 13 december 2021 niet het handhavingsverzoek ten aanzien van MAA betrof, maar een (kennelijk) ander door u ingediend handhavingsverzoek, nl. ten aanzien van Breda International Airport. U antwoordde daarop dat u twee dossiers met elkaar had verward.

Op 26 januari 2022 stuurde u opnieuw een mailbericht waarin u meedeelde dat uw mailbericht van 13 december 2021 toch MAA betrof en niet Breda International Airport. Ook gaf u (in het mailbericht van 26 januari) aan dat u het niet eens bent met het volgen van de procedure met toepassing van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Er is verzuimd om u, zoals u zou kunnen afleiden uit de tekst van de brief met de ontvangstbevestiging (22 oktober 2021), te informeren over het nog niet hebben kunnen opstellen van een ontwerpbesluit. Dat betreurt ik.

Vervolg verloop procedure

Uw verzoek tot handhaving is doorgestuurd (brief d.d. 22 oktober 2021 en kenmerk DGNVLG/21262171) naar MAA om hen in de gelegenheid te stellen een zienswijze te geven op uw verzoek tot handhaving. MAA heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt via de brief van 19 november 2021 (kenmerk SLM008488.BRF005.FV). In deze brief stelt MAA dat er wel een ontvankelijke aanvraag was ingediend en er geen grond is voor handhaving zoals door of namens MOB gesteld.

Motivering van de afwijzing van het verzoek tot handhaving

Met de brief van 31 maart 2021 werd namens MAA een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

Met de brief van 29 juli 2021 (kenmerk: DGNVLG/21201248) werd door mij aanvullende informatie gevraagd aan MAA.

Deze aanvullende informatie was met name gericht op de stikstofberekening, mede vanwege de wijziging van de regelgeving als gevolg van eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. Het instrument Aerius calculator werd mede als gevolg van dat advies aangepast. De termijn die werd gesteld voor het aanleveren van de aanvullende informatie werd gesteld op 10 weken vanaf 29 juli 2021.

Door MAA werd met de brief van 7 oktober 2021 (kenmerk SLM08448-Wnb MAA) uitstel aangevraagd voor het aanleveren van de gevraagde aanvullende informatie omdat de (verplicht) te gebruiken versie van Aerius calculator nog niet beschikbaar was.

De berichtgeving toen, over het ter beschikking komen van de nieuwe versie van Aerius calculator, was dat deze vermoedelijk medio november 2021 ter beschikking zou komen. Aan MAA werd per brief d.d. 2 november 2021 (kenmerk DGNVLG/21262291) tot 5 januari 2022 uitstel verleend om de gevraagde informatie aan te leveren. Voor de planning van het opstellen van een ontwerpbesluit vergunning Wnb werd er van uitgegaan dat dit medio januari 2022 haalbaar zou moeten zijn. Dit moment werd ook aan u meegedeeld bij het u informeren over de ontvangstbevestiging. Daarna werd duidelijk dat de versie van Aerius calculator niet in november 2021 maar op 13 januari 2022 beschikbaar zou komen.

Door MAA werd op 19 november 2021 het verzoek ingediend om de aanvullende informatie niet aan te moeten leveren per uiterlijk 5 januari 2022 maar dit te kunnen doen op 15 februari 2022.

Per mailbericht van 9 januari 2022 werd aan MAA bevestigd dat akkoord gegaan werd met het verzoek om op 15 februari 2022 de gevraagde aanvullende informatie te kunnen aanleveren.

Op 15 februari 2022 werd de gevraagde stikstofinformatie door MAA aan mij toegestuurd met gebruikmaking van de toen geldende Aerius-versie. Die toezending bestond uit zogeheten GML-bestanden en er konden geen, zoals wel gebruikelijk, **zogeheten PDF's worden gegenereerd. Omdat ook voor andere luchthavens** vergunning aanvragen waren ingediend waarvoor aanvullende stikstofinformatie moest worden opgevraagd, werd besloten om de verschillende verzoeken om aanvullende informatie op elkaar af te stemmen. Die overleggen zijn inmiddels afgerond en aan MAA wordt nu in een brief opgenomen hoe de aanvullende stikstofinformatie dient te worden opgesteld waarbij als uiterste inzenddatum 1 september 2022 wordt aangegeven.

In de beslissing op een eerder door MOB ingediend bezwaar met betrekking tot MAA (brief RVO d.d. 2909-2020 en kenmerk 494-39180) werd uiteengezet waarom toen het verzoek om direct handhaven op het ontbreken van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming werd afgewezen.

De toen aangevoerde redenen gelden ook nu nog onverkort. Het aantal vliegtuigbewegingen ligt nog steeds onder het aantal waarvoor toestemming was in de referentiesituatie en dat geldt dan ook voor de stikstofdepositie. De verwachting is dat als de aangevraagde aanvullende informatie is aangeleverd een vergunning kan worden verleend.

Op dit moment zie ik geen aanleiding om gevolg te geven aan uw verzoek tot handhaving.

Ontvangen zienswijzen

Op het ontwerpbesluit zijn drie zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen hebben, zoals op te maken uit het bovenstaande, niet geleid tot het nemen van een ander besluit.

Een tweetal zienswijzen met nr. 1480026447088 en nr. 1480026434868, zien op het ervaren van (geluids)overlast door omwonenden van Maastricht Aachen Airport (verder: MAA). Binnen het kader van de Wnb wordt niet de ervaren (geluids)overlast van omwonenden van het onderhavige vliegveld beoordeeld. Deze zienswijzen vallen buiten het toetsingskader en zijn daarom niet relevant voor dit besluit.

Een zienswijze is ingediend door [REDACTED] namens Mobilisation for the environment (verder: MOB). In het hiernavolgende geef ik gesegmenteerd deze zienswijze weer en reageer ik per specifiek aangedragen punt.

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199067

[REDACTED] namens MOB:

1. Indiener wijst op de beginselplicht tot handhaving en dat handhaven evenredig en verplicht is.

Indiener stelt dat er sprake is van een illegale situatie en dat er al geruime tijd wordt gedoogd. Handhaving wordt uitgesteld en waarschijnlijk afgesteld, omdat de mogelijkheid om stukken bij een incomplete aanvraag aan te vullen wordt gebruikt als een gedooginstrument waarmee tijd wordt gerektd. Dit is in strijd met de beginselplicht tot handhaving, zoals blijkt uit het Griekse mais arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Afzien van handhaving kan alleen als er sprake is van een concreet zicht op legalisatie of vanuit het oogpunt van evenredigheid.

Daarnaast stelt indiener dat MAA geen ontvankelijke aanvraag voor een Wnb vergunning heeft ingediend. Het indienen van een ontvankelijke aanvraag is een noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarde om van een concreet zicht op legalisatie uit te gaan. Indiener wijst op de uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:2231, (r.o. 5.1). In deze uitspraak is geoordeeld dat om te kunnen spreken van een concreet zicht op legalisatie, een ontwerp van het besluit tot verlening van de vergunning ter inzage moet zijn gelegd. Dit wanneer de UOV procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb op de vergunningaanvraag van toepassing is. Indiener voert aan dat, naast dat er geen concreet zicht is op legalisatie, de aanvraag niet compleet is aangezien het cruciale onderdeel stikstofdepositie ontbreekt. Er is volgens indiener momenteel geen stikstofdepositieruimte beschikbaar om op een dergelijke aanvraag positief te beschikken.

Indiener stelt dat handhaving evenredig en verplicht is.

Indiener geeft aan dat in het ontwerpbesluit is gesteld dat niet wordt afgeweken van het eerdere besluit met kenmerk 494-39180 waarin is aangegeven niet te willen handhaven, omdat de redenen uit dat besluit nog onverkort gelden. In dit besluit is aangegeven dat er sprake is van een overtreding maar dat handhaving onevenredig zou zijn.

Uit de evenredigheidstoets werd geconcludeerd dat het evenredig is om waarschuwend op te treden tot het aflopen van de gestelde termijn van 1 april 2021. Op deze datum had MAA een ontvankelijke aanvraag voor een Wnb vergunning moeten indienen. Indiener concludeert dat de aanvraag die MAA heeft ingediend niet ontvankelijk is, omdat deze niet compleet is. Indiener stelt dat, gelet op deze niet ontvankelijke aanvraag, handhaving nu evenredig is. In het onderhavige besluit wordt gesteld dat de redenen uit het eerdere besluit onverkort gelden. Dit zou dus ook moeten gelden voor de evenredigheidstoets. Vanuit het oogpunt van evenredigheid is het niet mogelijk om van handhaving af te zien. Op dit punt is het besluit dan ook niet zorgvuldig voorbereid.

Samenvattend stelt indiener dat er geen concreet zicht is op legalisatie en dat handhaven evenredig is.

Reactie:

Op 31 maart 2021 is door MAA een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb ingediend. Dit is gebeurd vóór de uiterlijk gestelde datum van 1 april 2021. Daarmee is de aanvraag op tijd ontvangen. Naar aanleiding van deze

aanvraag heb ik aanvullende informatie opgevraagd. Conform artikel 4:5 lid 1 sub c van de Awb, ben ik gehouden om de aanvrager in de gelegenheid te stellen de aanvraag aan te vullen wanneer informatie ontbreekt of de aanvraag niet voldoende duidelijk is. De door mij gevraagde aanvulling richt zich met name op de stikstofberekening. De door de aanvrager verplicht te gebruiken versie van de Aerius calculator was nog niet beschikbaar ten tijde van het indienen van de aanvraag, waardoor de informatie niet direct kon worden aangeleverd.

Uit het hierboven gestelde (zie het kopje 'motivering van de afwijzing van het verzoek tot handhaving' in dit besluit) valt af te leiden dat hierover over en weer met de aanvrager is gecommuniceerd, waarbij ik toestemming heb gegeven voor het uitstellen van de termijn voor de aan te leveren informatie. Dit is de huidige situatie. Gelet op de tijdig ingediende aanvraag en de gegeven toestemming voor het later aanvullen van de aanvraag, ben ik van mening dat er geen sprake is van een niet-ontvankelijke aanvraag.

Zoals ik heb gesteld in de beslissing op een eerder ingediend bezwaar van MOB (brief RVO d.d. 29-09-2020 en kenmerk 494-39180) is voor het overgrote deel van de activiteiten van MAA geen vergunning op grond van de Wnb vereist (zie pagina 8 van de brief).

De door u aangehaalde jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2021:2231 ro.5.1) ziet op een situatie waarin sprake is van planologisch strijdig gebruik en de situatie dat voor de gehele activiteit geen vergunningaanvraag is gedaan. In onderhavig geval gaat het niet om een omgevingsvergunning planologisch strijdig gebruik, maar om een vergunning op grond van de Wnb. Daarnaast heeft MAA reeds een bestaand recht en voor een klein, nog niet vergund deel van het project, een ontvankelijke aanvraag voor een natuurvergunning ingediend. Ik ben gelet op het voorgaande, van mening dat er een concreet zicht op legalisatie bestaat omdat er een toereikende vergunningaanvraag is ingediend en ik het aannemelijk acht dat de vergunning kan worden verleend.

Naast mijn standpunt betreffende het concreet zicht op legalisatie, ben ik van mening dat handhaven niet evenredig is. Ten eerste is er een ontvankelijke vergunningaanvraag door MAA ter beoordeling aangeboden. Ten tweede heeft MAA, zoals eerder in de beslissing op bezwaar (kenmerk 494-39180) gesteld, aanzienlijke rechten op grond van de referentiesituatie. Deze worden nu niet volledig benut. Zelfs met de activiteiten die momenteel nog niet vergund zijn, zal de toegestane depositie naar verwachting niet worden overschreden. U verzoekt om het per direct laten staken van alle vliegbewegingen van MAA. In ogenschouw nemend, dat de verwachting is dat het kleine deel van het project van MAA vergund zal worden en gelet op de reeds bestaande rechten, blijf ik van mening dat handhavend optreden -en daarmee alle vliegtuigbewegingen staken- niet evenredig is.

2. Indiener stelt dat de aanvraag ten onrechte niet openbaar is gemaakt. Indiener geeft aan dat op 7 maart 2022 verzocht is de aanvraag openbaar te maken. Dit is op 11 maart 2022 geweigerd gelet op de beleidslijn dat stukken hangende een aanvraagprocedure niet worden verstrekt. Indiener stelt dat deze beleidslijn onrechtmatig is. Mede gezien het standpunt van de minister betreft het concreet zicht op legalisatie, had aan de hand van de aanvraag gemotiveerd moeten worden dat er inderdaad sprake is van concreet zicht op legalisatie.

Reactie:

In beginsel is voor een concreet zicht op legalisatie bij milieuaangelegenheden voldoende dat een vergunningsaanvraag is ingediend met voldoende gegevens waarbij naar het oordeel van het bevoegd gezag geen beletselen zijn voor verlening van de gevraagde vergunning. Dit is naar mijn idee in de zaak van MAA het geval. Er is eerder door mij verwezen naar de beleidslijn waarin hangende een aanvraagprocedure geen stukken openbaar worden gemaakt. U stelt dat deze beleidslijn onrechtmatig is. Nu deze stelling niet nader is onderbouwd, laat ik deze stelling verder buiten beschouwing.

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199067

3. Uitblijven schriftelijke weigering

Indiener stelt dat is toegezegd dat een schriftelijke motivatie zou worden toegezonden betreft de keuze de UOV procedure van toepassing te verklaren. Dit is nagelaten. Indiener verzoekt de motivatie op te nemen in onderhavig definitief besluit.

Reactie:

Op 26 november 2021 heeft [REDACTED], telefonisch overleg met u gehad over de keuze voor het toepassen van de UOV. Hierbij licht ik mijn keuze nogmaals toe. In juli van 2021 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan (ECLI: NL: RVS: 2021: 1507) waarin is bepaald dat er bij milieuaangelegenheden een ruime inspraakprocedure moet worden gevolgd. Ik heb ruime invulling gegeven aan deze uitspraak en ik heb er daarom voor gekozen om een gelegenheid tot inspraak te bieden. Daarom heb ik de UOV procedure van toepassing verklaard op het onderhavige ontwerpbesluit.

4. Indiener stelt dat het Luchthavenbesluit ontbreekt

Indiener stelt dat op grond van artikel 8.1a derde lid van de Wet Luchtvaart (verder: Wlv), het verboden is een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen geldig luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.70 eerste lid van de Wlv in werking is.

Een luchthavenbesluit ontbreekt in onderhavig geval. De Kroon had dit besluit op grond van artikel XIII tweede lid van de RBML uiterlijk op 1 november 2014 moeten vaststellen. Indiener stelt dat dit niet is opgemerkt en dat daarom onderhavig besluit in strijd is met artikel 3:2 van de Awb. Indiener verzoekt om integraal te controleren of MAA voldoet aan de relevante wet- en regelgeving en in het definitieve besluit over te gaan tot handhaving.

Reactie:

Het handhavingverzoek is gericht op het ontbreken van een vergunning op grond van de Wnb. Het proces ten aanzien van deze vergunningaanvraag voor het hele project Exploitatie luchthaven MAA is met de aanvraag van 31 maart 2021 in gang gezet. Het is aan de initiatiefnemer om mogelijk andere vergunningen of toestemmingen dan de vergunning op grond van de Wnb te verkrijgen.

Hoogachtend,

De Minister voor Natuur en Stikstof,
namens deze:



Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied



MT-lid bij het Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ons kenmerk
DGNVLG / 22199067