

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

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

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

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594AC Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

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

**Behandeld door**

T 070 379 8911

Datum 15 februari 2021  
Betreft Ontwerp besluit vergunning Wet natuurbescherming  
project Civiel gebruik Eindhoven Airport

## Ontwerp-besluit

**Ons kenmerk**  
DGNVLG / 20250895

**Uw kenmerk**  
Uw mail d.d. 01-10-2020 16.55  
uur

**Bijlage(n)**  
7

Geachte,

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 (uw mail van 1 oktober 2020, 16.55 uur). Bij uw aanvraag voegde u een Passende beoordeling d.d. 01-10-2020, een Notitie/Memo 01-10-2020 Situatie 2019 Eindhoven Airport t.b.v. Wnb-aanvraag, Stikstofberekening Aerius gebruiksjaar 2019 versus LHB2014, Rapport NLR met toelichting op stikstofberekening, Scenario Luchthavenbesluit 2014, kenmerk NLR-CR-2020-356 en Rapport NLR met toelichting op stikstofberekening Toetsing gebruiksjaar 2019, referentie NL-CR-2020-357.

Procedureel

Met mijn e-mail van 7 oktober 2020 (kenmerk: 07.20 uur) heb ik u de ontvangst van uw aanvraag bevestigd.

Met mijn e-mail van 7 oktober 2020 (kenmerk 07.53 uur) heb ik u verzocht de aanvraag aan te vullen met een stikstofberekening volgens het model Aerius versie 2020. De gevraagde aanvulling heb ik op 30 oktober 2020 van u ontvangen.

Vanwege een door u ontdekte kennelijke fout in die berekening heeft u de stikstofberekening hersteld en stuurde u de herstelde stikstofberekening op 5 november 2020 aan mij toe. Door het aanpassen en herstellen van de stikstofberekening werden ook de overige stukken aangepast en op 5 november 2020 aan mij ingestuurd. Daarmee liggen de onderstaande stukken ten grondslag aan dit besluit:

- Passende beoordeling d.d. 05-11-2020, kenmerk BH2003WATRP2010011257; (Bijlage 1)

- Notitie/Memo d.d. 04-11-2020, kenmerk BH2003WATNT2010011326, Situatie 2019 Eindhoven Airport t.b.v. Wnb-aanvraag; (Bijlage 2)
- Stikstofberekening AC d.d. 03-11-2020, kenmerk S3vruUPzEA1P, situatie 1 LHB 2014 (Bijlage 3)
- Stikstofberekening AC d.d. 03-11-2020, kenmerk RUoAYLjqWUN4, gebruiksjaar 2019 versus LHB 2014 (Bijlage 4)
- Rapport NLR d.d. 04-11-2020, kenmerk NLR-CR 2020-356 (Bijlage 5)
- Rapport NLR d.d. 04-11-2020, kenmerk NLR-CR-2020-357 (Bijlage 6)
- Rapport Verkeersaantrekkende werking Eindhoven Airport Goudappel Coffeng d.d. 28 oktober 2020 met kenmerk 008049.20201029.R1.01 (Bijlage 7)

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

Ik verleen u de gevraagde vergunning en heb daarbij tevens getoetst of het project in de huidige situatie (2019) nog wordt uitgevoerd binnen de voorziene vergunde situatie.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die aan deze vergunning ten grondslag liggen. De aanvraag en de bijlagen zijn onderdeel van dit besluit.

## 1. AANVRAAG

### 1.1. Onderwerp

De vergunning is aangevraagd voor het project *Civiel gebruik Eindhoven Airport* en omvat de volgende activiteiten:

#### Luchtgebonden activiteiten

- Het landen, stijgen en taxiën zoals toegestaan in de referentiesituatie en conform het Luchthavenbesluit 2014 voor maximaal 43.000 vliegtuigbewegingen.

#### Grondgebonden activiteiten

- Gebruik auxiliary power units (APU); gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet, stroom benodigd anders dan voor voortstuwing.
- Proefdraaien. Het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stil staat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen;
- Platformverkeer, te weten het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform;
- Het in gebruik hebben van Ground Power Units (GPU) die geparkeerde vliegtuigen van stroom voorzien;
- Gasverbruik van de gebouwen;
- Parkeren van auto's op en rond de luchthaven voor zover toe te rekenen aan het civiel gebruik van Eindhoven Airport.

Het wegverkeer dat is toe te rekenen aan het civiel gebruik van Eindhoven Airport is niet een afzonderlijke activiteit, maar wordt wel betrokken in de effectbeoordeling.

### Activiteiten die geen deel uit maken van deze Wnb-vergunning

Eindhoven Airport NV voert haar activiteiten uit vanaf het militaire vliegveld Vliegbasis Eindhoven en maakt daarbij gebruik van een aantal faciliteiten van dit militaire vliegveld. Niet alle activiteiten op dit vliegveld zijn onderdeel van deze Wnb-vergunning. Recreatieve vliegactiviteiten door de Eindhovense Aero Club Motorvliegen en het maatschappelijk vliegverkeer zoals ambulance- en donorvluchten die ook plaatsvinden vanaf Vliegbasis Eindhoven maken geen onderdeel uit van dit besluit. Deze activiteiten zullen betrokken gaan worden in een vergunningprocedure voor de militaire activiteiten van Vliegbasis Eindhoven.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de voorgenomen activiteit verwijs ik naar de aanvraag en de bijlagen daarbij.

### **1.2. Bevoegdheid**

Op basis van artikel 1.3, lid 5, van de Wnb en artikel 1.3, lid 1, sub a, onder 4<sup>e</sup>, van het Besluit natuurbescherming luidend: 'aanleg uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens (....) en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, lid 2, van de Wet luchtvaart', ben ik bevoegd om op uw aanvraag te beslissen.

De exacte wetsteksten zijn te raadplegen op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) onder 'Beleid& Regelgeving/Wettenbank/nationaal'.

### **1.3. Vergunningplicht**

Eindhoven Airport NV exploiteert al sinds jaren een civiele luchthaven. Ook ten tijde van de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten. Omdat Eindhoven Airport NV haar activiteiten sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd heeft voortgezet en deze activiteiten kunnen leiden tot significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden gelet op de voor die gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen is er sprake van vergunningplicht t.a.v. de Wnb. Eindhoven Airport NV is voor de door haar uit te voeren activiteiten niet in het bezit van een vergunning op grond van art 2.7, lid 2, Wnb. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning werd een handhavingsverzoek ingediend en door mij werd, naar aanleiding van dit verzoek, onderzoek gedaan. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen, maar wel werd Eindhoven Airport NV bij brief van 1 juli 2020 (kenmerk: DGNVLG/ 20119520) aangezegd om uiterlijk 1 oktober 2020 een vergunbare aanvraag voor een Wnb-vergunning in te dienen.

Omdat Eindhoven Airport NV, vanwege het reeds gedurende lange tijd exploiteren van een civiele luchthaven, bestaande rechten heeft en het project een aantal keren werd gewijzigd, werd bij die aanzegging aangegeven dat bij de vergunningaanvraag uitgegaan kon worden van de referentiesituatie 2008.

Tegen mijn besluit op het handhavingsverzoek is Eindhoven Airport NV in bezwaar gegaan. Dit bezwaar werd gedeeltelijk gegrond verklaard. Dit had onder meer tot gevolg dat niet de referentiesituatie van 2008, maar de beperkingen voortvloeiend uit het Luchthavenbesluit 2014 als referentiesituatie voor het aanvragen van de Wnb-vergunning dienen te gelden.

Die referentiesituatie geldt ook als de nu aangevraagde situatie als genoemd in paragraaf 1.1.

DGNVLG / 20250895

## **1.4. Beoordeling van projecten en andere handelingen**

### *1.4.1. Project met mogelijk significante gevolgen*

De activiteiten waarvoor u deze vergunning aanvraagt, zijn een project in de zin van artikel 2.7, lid 2 van de Wnb dat, omdat ze, afzonderlijk of in cumulatie met andere plannen of projecten, kunnen leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied.

Het aangevraagde project bestaat uit een aantal activiteiten en deze zijn te beschouwen als één project, omdat zij onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

### *1.4.2. Passende beoordeling*

Voor een project dat, afzonderlijk of in cumulatie, kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, kan alleen een vergunning worden verleend als de aanvrager een passende beoordeling (hierna: PB) heeft overgelegd, waaruit zonder redelijke wetenschappelijke twijfel kan worden geconcludeerd dat het project niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, waarbij rekening gehouden wordt met de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden. Natura 2000-gebieden zijn onderverdeeld in Habitatrichtlijngebieden (HR), Vogelrichtlijngebieden (VR) of Habitat- en Vogelrichtlijngebieden (VHR). De PB biedt de grondslag voor de vaststelling van de aard en omvang van de (cumulatieve) gevolgen van het project en de manier waarop (zo nodig) met mitigerende maatregelen in die gevolgen is voorzien.

De PB werd door u bij uw aanvraag gevoegd en geeft aan dat het project mogelijk effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen welke zijn opgenomen in de aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden Kampina en Oisterwijkse vennen (VHR), Kempenland West (HR), Strabrechtse heide en Beuven (VHR), Weerter- en Budelerbergen en Ringselven (VHR) en Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek (HR) en Leenderbos, Groote heide & De Plateaux.

Bij uw aanvraag gaf u aan dat in de PB nog niet waren opgenomen de emissie- en depositieberekeningen ten aanzien van stikstof. De reden hiervoor was dat in de beslissing op bezwaar op het besluit op het handhavingsverzoek (gedateerd 28 september 2020) werd vastgesteld dat het Luchthavenbesluit 2014 als referentiesituatie dient te gelden en niet de, in de aanzegging tot vergunningplicht opgenomen, referentiesituatie 2008. Deze wijziging van referentiesituatie betekende dat de stikstofberekeningen moesten worden aangepast. Bovendien werd het systeem om de stikstofberekeningen uit te voeren (Aerius Calculator) aangepast en eerst weer operationeel vanaf 15 oktober 2020. Ik stelde u in de gelegenheid om uiterlijk 30 oktober 2020 de stikstofberekeningen, uitgevoerd met de versie Aerius Calculator 2020, aan te leveren. Aan dat verzoek voldeed u en de stikstofberekeningen werden door mij op 30 oktober 2020 ontvangen. Door een kennelijke fout diende er nog een herstelbewerking te worden uitgevoerd en stuurde u op 5 november 2020 per e-mail de definitieve berekeningen toe (bijlagen 3 en 4).

In het onderstaande volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die is neergelegd in de PB en onderliggende stukken.

DGNVLG / 20250895

## 2. BEOORDELING

### 2.1 Afbakening

#### *Gebied*

Het project/de aangevraagde (deel)activiteiten vinden niet plaats binnen de begrenzing van enig Natura 2000-gebied. Wel kunnen er significante effecten optreden op relevante instandhoudingsdoelen van in de (directe) nabijheid gelegen Natura 2000-gebieden Kampina en Oisterwijkse vennen, Kempenland West, Strabrechtse heide en Beuven, Weerter- en Budelerbergen, Ringselven en Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek en Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux.

#### *Gevolgen*

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

- Geluid
- Licht
- Beweging
- Stikstof

Voor wat betreft mogelijke effecten als gevolg van stikstofemissie en -depositie wijst de stikstofberekening uit dat in de effectbeoordeling meer Natura 2000-gebieden worden betrokken dan de hiervoor genoemde. Dit bespreek ik hierna in paragraaf 2.3 *Stikstofberekening en effect*.

#### *Natuurwaarden*

De natuurwaarden die door de genoemde gevolgen beïnvloed kunnen worden, zijn:

- Natuurlijke habitats (habitattypen)
- Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten
- Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten
  - Broedvogels
  - Niet-Broedvogels

De beschermde waarden en de relevante instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden staan vermeld op [rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur-en-biodiversiteit/natura-2000](http://rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur-en-biodiversiteit/natura-2000).

#### *Conclusie afbakening*

Ik ben van oordeel dat de afbakening van de gebieden, de inventarisatie en beoordeling van mogelijke gevolgen van het project op de natuurwaarden in de PB op een juiste wijze hebben plaatsgevonden.

### 2.2 Mogelijke effecten en mitigatie

Voor de beoordeling van mogelijke effecten wordt in dit besluit rekening gehouden met het volgende.

### 2.2.1 Geluid

#### Algemeen

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen geluidseffecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden.

#### Luchtgebonden activiteiten

Ten aanzien van de luchtgebonden activiteiten blijkt uit de PB dat vanaf een geluidsniveau van 43 dB(A)leq (gelijk aan 46 dB(A)den) er kans is op verstoring van vogels die gevoelig zijn voor geluidsverstoring. Voor de beoordeling van geluidseffecten op relevante instandhoudingsdoelen is uitgegaan van een geluidsniveau van 45 dB(A)den. De bij dit geluidsniveau behorende geluidscontour heeft een grotere reikwijdte dan de geluidscontour behorend bij 43 dB(A)leq/ 46 dB(A)den en is daarmee een worst case-benadering.

#### Habitattypen

Habitattypen zijn niet gevoelig voor geluid. Geluid als gevolg van de luchtgebonden activiteiten van het project zal met zekerheid geen significant effect hebben op de relevante habitattypen van de genoemde Natura 2000-gebieden.

#### Leefgebieden van (vogel-) soorten

Verstoring door geluid als gevolg van de luchtgebonden activiteiten kan effect hebben op de leefgebieden van zowel Habitatrichtlijnsoorten als (broed-)vogelsoorten genoemd in de Vogelrichtlijn.

Voor de luchtgebonden activiteiten die deel uitmaken van het project is een geluidcontour (figuur 4.2 PB) opgesteld die aangeeft tot waar het geluideffect van 46 dB(A)den reikt. Dan blijkt dat delen van de Natura 2000-gebieden Kempenland West en Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux binnen deze geluidscontour vallen. In Kempenland West, meer specifiek de deelgebieden Grootmeer en Kleinmeer en Kleine Beerze zijn alleen Habitatrichtlijndoelen beschermd, geen Vogelrichtlijndoelen. Relevante habitatsoorten zijn de Kleine modderkruiper en de Waterweegbree. Beide soorten zijn niet gevoelig voor geluidsverstoring. Voor Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux geldt dat de genoemde geluidscontour het deelgebied De Run raakt. Voor dit Natura 2000-gebied is De Plateaux, waar de beekloop van de Run deel uitmaakt, aangewezen als Habitatrichtlijngebied en niet als Vogelrichtlijngebied. Instandhoudingsdoelen zijn de Gevlekte witsnuitlibel, Beekprik, Bittervoorn, Kamsalamander en Drijvende waterweegbree. Heel specifiek voor De Run is de soort Drijvende waterweegbree. Deze is niet gevoelig voor geluidsverstoring. De overige soorten hebben hun leefgebied in andere delen van het betreffende Natura2000-gebied en die vallen buiten de geluidscontour. Geluid als gevolg van de luchtgebonden activiteiten zal met zekerheid geen significant effect hebben op de leefgebieden van relevante habitat- en vogelsoorten.

#### Grondgebonden activiteiten

Voor de grondgebonden activiteiten, waarvan het proefdraaien de geluidsbelasting met de meeste verspreiding veroorzaakt, die deel uitmaken van het project is eveneens een geluidscontour gemaakt en in de PB opgenomen (figuur 4.3).

Daaruit blijkt dat verstoring als gevolg van geluid niet reikt tot in Natura 2000-gebieden.

Daarmee is er met zekerheid geen significant effect op de relevante instandhoudingsdoelen.

DGNVLG / 20250895

### Wegverkeer

Geluid als gevolg van wegverkeer kan geluidsverstoring opleveren voor zover dat is toe te rekenen aan Eindhoven Airport NV en gerekend vanaf de luchthaven tot opname in het reguliere verkeersbeeld. Eindhoven Airport heeft hiervoor het rapport Verkeersaantrekkende werking (bijlage 7) laten opstellen. Daarin werden met het vigerende verkeersmodel Zuidoost Brabant versie S107 (onderdeel van het verkeersmodel Brabant Brede Model Aanpak) de berekeningen uitgevoerd. Vanuit dit rapport zijn de twee figuren als figuur 4.4 en 4.5 in de PB opgenomen. In figuur 4.4 van de PB is een overzicht opgenomen van de weggedeelten waarop het aandeel van het wegverkeer wat is toe te rekenen aan Eindhoven Airport NV groter is dan 500 voertuigen per etmaal per rijrichting.

In figuur 4.5 is een overzicht opgenomen waarin staat weergegeven hoe het aan Eindhoven Airport toe te rekenen wegverkeer zich verhoudt tot het overige verkeer op die weggedeelten, uitgedrukt in een percentage.

Uit het rapport blijkt dat in de huidige situatie geen toename van wegverkeer is ten opzichte van de referentiesituatie en daarmee is er met zekerheid geen significant effect als gevolg van geluid door wegverkeer.

### *2.2.2. Licht en beweging*

#### Algemeen

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen versturende effecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Dalende en stijgende vliegtuigen en de activiteiten op de luchthaven zelf veroorzaken verstoring door licht en beweging. Ook verkeer dat is toe te rekenen aan het project veroorzaakt mogelijk verstoring door licht en beweging.

#### Luchtgebonden activiteiten

##### *Habitattypen*

Licht en beweging vinden plaats (ver) boven en naast, maar niet in de Natura 2000-gebieden. Habitattypen zijn daar niet gevoelig voor en ondervinden daardoor geen effect. Licht en beweging als gevolg van het voorgenomen project zullen met zekerheid geen significant effect hebben op de habitattypen van de relevante Natura 2000-gebieden.

##### *Leefgebieden voor soorten*

Verstoring als gevolg van licht en beweging kan zich voordoen als gevolg van de dalende en stijgende vliegtuigen, de activiteiten op de luchthaven zelf en het verkeer dat is toe te rekenen aan het aangevraagde project.

Dalend en stijgend vliegverkeer wordt getoetst voor zover dit vliegt vanaf respectievelijk tot 3.000ft. Daarboven verdwijnen de effecten in achtergrond en zijn niet meer van invloed op de relevante habitats van (vogel)soorten.

Figuur 4.6 in de PB geeft aan hoe de vliegroutes zijn en wanneer boven de 3.000ft wordt gevlogen.

Uit deze figuur blijkt dat boven een klein deel van het Natura 2000-gebied Kempenland West op een hoogte van minder dan 3.000ft wordt gevlogen. De beschermde habitats van de soorten Kleine modderkruiper en Drijvende waterweegbree ondervinden hiervan geen effect. Andere Natura 2000-gebieden worden niet beïnvloed. Licht en beweging als gevolg van het voorgenomen project zullen met zekerheid geen significant effect hebben op de habitattypen van de relevante Natura 2000-gebieden.

#### *Wegverkeer*

De figuren 4.4 en 4.5 in de PB tonen de weggedeelten waar >500 motorvoertuigen per rijrichting per etmaal procentueel aan Eindhoven Airport zijn toe te rekenen. Daar waar de weggedeelten zich ter hoogte van Natura 2000-gebieden bevinden is dit 1% ten opzichte van het overig verkeer en daarmee dermate laag dat dit door het bestaand verkeersbeeld in de achtergrond wordt opgenomen. Er is met zekerheid geen significant effect op relevante instandhoudingsdoelen als gevolg van licht en beweging.

#### *Grondgebonden activiteiten*

In paragraaf 4.3 van de PB wordt beschreven dat de visuele invloed van licht en beweging een kleinere reikwijdte hebben dan geluid. De invloed van licht en beweging reikt niet tot in enig Natura 2000-gebied. Er is met zekerheid geen significant effect op de relevante instandhoudingsdoelen als gevolg van licht en beweging.

### **2.3. Stikstofberekening en effect**

De stikstofberekening is als volgt tot stand gekomen.

Elke start en landing op Eindhoven Airport wordt door Eindhoven Airport NV geregistreerd. Deze registratie houdt onder meer in datum, tijdstip, aanvlieg- en vertrekroute, type vliegtuig en registratienummer. Per jaar worden deze verkeersgegevens opgeslagen in een digitaal bestand met de naam Traffic. Voor het jaar 2019 is het bestand Traffic, naast de andere van belang zijnde stikstofbronnen, ter beschikking gesteld aan het NLR, Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Het NLR heeft LEAS-iT ontwikkeld, een rekeninstrument waarmee van een aantal gassen/stoffen, waaronder stikstofoxiden, emissies kunnen worden berekend.

NLR doet een enkele bewerking aan Traffic om de gegevens van Traffic digitaal leesbaar te kunnen maken voor het inlezen in LEAS-iT. Er vindt één inhoudelijke bewerking plaats en dat is dat Traffic naast het vliegtuigtype wel het registratienummer van het vliegtuig aangeeft maar niet het bijbehorende motortype. NLR koppelt uit de verschillende openbare databases de registratienummers aan motortypes om hiermee LEAS-iT de stikstofberekening te kunnen laten uitvoeren. De invoer in LEAS-iT bestaat uit de luchtgebonden en de niet luchtgebonden bronnen. De uitkomst van LEAS-iT laat de totale berekende stikstofemissie zien.

Als deze bewerking is uitgevoerd wordt het LEAS-iT uitvoerbestand doorgestuurd naar DNV-GL die dit uitvoerbestand vervolgens invoert in Aerius. De uitkomst is een zogeheten GML-bestand en een PDF. Deze bestanden gaan retour naar NLR die dan controleert of de totale stikstofemissie als opgenomen in het uitvoerbestand LEAS-iT (= invoerbestand in Aerius) overeenkomt met de door Aerius opgeleverde GML en PDF.



Voor het gebruiksjaar 2019 is de PDF een weergave van de werkelijk gevlogen vliegtuigen met motortypes. Voor de referentiesituatie (2014) ontbraken de gegevens over de motortypes behorend bij de vliegtuigen. Om toch de referentiesituatie te kunnen berekenen zijn aannames gedaan en is aangesloten bij de invoergegevens zoals gebruikt bij de totstandkoming van het MER 2013 voor Eindhoven Airport.

Zowel de PDF met de emissiegegevens over het jaar 2014 als die met de verschilberekening tussen de jaren 2014 en 2019 zijn bijgevoegd.

Voor toetsing van de door NLR gemaakte stikstofberekeningen is uitgegaan van de databases die door NLR van Eindhoven Airport NV werden ontvangen. Dit geldt ook voor de toerekening van het type vliegtuigmotor aan de verschillende vliegtuigtypes. Dit is verder toegelicht in Bijlage 6, Hoofdstuk 2.2 en Appendix A.

### **2.3.1 Toelichting op berekening scenario Stikstofberekening LHB 2014**

In Hoofdstuk 4.1 van de PB is opgenomen op welke manier de stikstofberekening is uitgevoerd in de referentiesituatie. Daarbij wordt verwezen naar de rapporten die als bijlagen 2, 3, 4, 5 en 6 bij dit besluit zijn gevoegd. Voor de berekeningen is het voorgeschreven middel Aeries versie 2020 gebruikt.

Voor de referentiesituatie 2014 voegde u het rapport Stikstofberekening Eindhoven Airport Scenario Luchthavenbesluit 2014 bij uw aanvraag (Bijlage 5). Dit rapport geeft inzicht in en toelichting op de effecten van de aangevraagde activiteit op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de referentiesituatie.

In dit rapport is rekening gehouden met de luchtgebonden activiteiten, de grondgebonden activiteiten en het wegverkeer. Het jaar 2014 is behalve referentiesituatie ook de aangevraagde situatie en houdt rekening met 43.000 vliegtuigbewegingen.

#### *Luchtgebonden activiteiten*

Voor emissie en depositie zijn zowel vliegfasen, hoeveelheid als ruimtelijke spreiding van belang. Vliegfasen bestaan uit starten, taxiën, klimmen, landen en taxiën. Het rekengebied beslaat een vlak van 50km bij 50km rondom de luchthaven en gaan van grondniveau tot 3.000ft. Dit komt overeen met de gemodelleerde vliegverkeerroutes.

Emissies zijn berekend op basis van een bepaalde vlootsamenstelling (vlootmix). De vlootmix geeft weer welke start-of landingsbaan werd gebruikt, de gevlogen route en welke vliegtuigen met welke motoren werden gebruikt. Voor 2014 zijn, wegens ontbrekende motortypegegevens, aannames gedaan en werd aangesloten bij de invoergegevens die ook werden gebruikt ten behoeve van de MER 2013.

Voor de berekening is een realistische vlootmix genomen die past binnen het aantal van 43.000 vliegtuigbewegingen en de grenswaarde voor geluid van het LHB2014. Voor het bepalen van de vlootmix zijn vliegtuigen ingedeeld in geluidscategorieën en per geluidscategorie wordt 1 representatief vliegtuigtype verondersteld. Verder is als voorwaarde gesteld dat dat representatieve vliegtuigtype werkelijk voorkwam en voorkomt en minimaal 100 keer per jaar heeft gevolgen op Eindhoven Airport.

De voor de stikstofberekening gehanteerde vlootmix is opgenomen op pagina 18, tabel A1, Vlootverdeling LHB 2014.

DGNVLG / 20250895

De taxitijden, inclusief warmdraaien voor de start, cooldown na landing en controle van de motoren, zijn gebaseerd op werkelijke taxitijden van 2019 en zijn daarmee een actualisatie van de gegevens zoals gebruikt voor het MER 2013. De taxitijden en jaarlijkse NOx-emissies zijn opgenomen in Bijlage 5, Tabel 2 en 3.

#### *Grondgebonden activiteiten*

Voor de bronnen van grondgebonden emissies werden emissiefactoren bepaald.

De APU emissiekengetallen zijn gebaseerd op de nu nog voorliggende Regeling Milieu-informatie Luchthaven Schiphol database 2010.

Voor het proefdraaien zoals opgenomen in het LHB 2014 werd gebruik gemaakt van de gegevens uit de vigerende revisievergunningsaanvraag 2003 en de daarin genoemde emissiekengetallen behorend bij het straalvliegtuig Jetstream 3100 en de Turboprop Fokker 50.

Voor het platformverkeer zijn de emissiegegevens gebaseerd op het totale brandstofgebruik (diesel). GPU's zijn opgenomen als stationaire bron. Het rijdend platformverkeer is gemodelleerd als middelzwaar wegverkeer en daarbij is aangesloten bij de methode die ook gebruikt is bij de opstelling voor het MER 2013. Het diesilverbruik is vervolgens omgerekend naar aantallen voertuigen en gereden kilometers. Voor de berekening van de verreden kilometers is uitgegaan van 0,5 km platformlengte. Vanwege het ontbreken van CBS-cijfers voor middelzwaar wegverkeer wordt uitgegaan van een gemiddeld brandstofverbruik van 10,9 km/l.

Het totaal brandstofverbruik is gebaseerd op de opgave van brandstofhandelaren voor het werkelijk gebruik in 2019.

Voor de emissie van het luchthavengebonden wegverkeer is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit op het wegennet rondom de luchthaven in 2019.

De emissie als gevolg van parkeren op de luchthaven is gebaseerd op 1 minuut rijden met een snelheid van 13 km per uur over een afstand van 200m en is gebaseerd op het werkelijk aantal bewegingen van 2019. Voor de verdeling over de verschillende parkeergelegenheden werd aangesloten bij de informatie uit het MER 2013.

De berekening van de referentiesituatie is ten aanzien van de berekening van de emissie als gevolg van gasverbruik voor verwarming van gebouwen gebaseerd op het werkelijk verbruik in 2019, vermeerderd met 10% voor extra gasverbruik in strenge winters. Voor de bepaling van de emissiefactor en de Nox-emissie is gebruik gemaakt van het TNO-rapport Update NOx-emissiefactoren kleine vuurhaarden – glastuinbouw en huishoudens.

In Bijlage 5, Tabel 5, 6 en 7 zijn de hoeveelheden draaiuren, aantal liters brandstof en verkeersintensiteit opgenomen.

De daarbij berekende NOx-emissie van bovengenoemde grondgebonden activiteiten is opgenomen in Bijlage 5, tabel 4.

De vorenstaande berekeningen zijn uitgevoerd met Aerius, versie 2020. Puntbronnen zijn ingevoerd op basis van locatie, emissiehoogte, warmte-inhoud en grootte van de emissie.

Voor specifieke vliegtuigbronnen als snelheid en horizontale uittreding van gassen is het Aeriusmodel niet ingericht. Conform het Advies van de commissie-MER en het RIVM wordt voor luchtvaartbronnen de warmte-invoer op 0 gesteld en de hoogte op 18 meter.

De berekeningsresultaten zijn vastgelegd in de vorm van een GML bestand met bestandsnaam AERIUS\_2020110312535\_0\_EALHB2014.gml. en een PDF met kenmerk AERIUS\_LHB2014\_bijlage\_20201103142015\_S3vruUPzEA1P.pdf (Bijlage 3)

Deze berekening laat in de referentiesituatie 2014 een totale stikstofemissie zien van NOx 242,39 ton per jaar en een maximale berekende depositie van 15,08 mol/ha/jr op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte heide & De Plateaux. Op andere Natura2000-gebieden vindt minder stikstofdepositie plaats.

### **2.3.2 Toelichting op stikstofberekening Toetsing gebruiksjaar 2019**

Voor het gebruiksjaar 2019 voegde u het rapport Stikstofberekening Eindhoven Airport Toetsing gebruiksjaar 2019 (bijlage 6) bij uw aanvraag. Dit rapport geeft inzicht in en toelichting op de effecten van de huidige activiteiten (2019) op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. In dit rapport wordt ook de vergelijking met de stikstofberekening in de referentieperiode (Bijlage 5) gemaakt. In het rapport wordt rekening gehouden met de luchtgebonden activiteiten, de grondgebonden activiteiten en het wegverkeer.

#### *Luchtgebonden activiteiten*

Voor stikstofdepositie zijn zowel vliegfasen, hoeveelheid als ruimtelijke spreiding van belang. Vliegfasen bestaan uit starten, taxiën, klimmen, landen en taxiën. Het rekengebied beslaat een vlak van 50km bij 50km rondom de luchthaven en gaan van grondniveau tot 3.000ft. Dit komt overeen met de gemodelleerde vliegverkeerroutes.

Emissies zijn berekend op basis van een bepaalde vlootsamenstelling (vlootmix). De vlootmix geeft weer welke start-of landingsbaan werd gebruikt, de gevlogene route en welke vliegtuigen met welke motoren werden gebruikt. Voor het gebruiksjaar 2019 is het scenario gebaseerd op wat er in dat jaar werkelijk heeft gevlogen.

De voor de stikstofberekening gehanteerde vlootmix 2019 is opgenomen in Bijlage 6, pagina 20, Tabel A2 Vlootverdeling 2019.

De taxitijden, inclusief warmdraaien voor de start, cooldown na landing en controle van de motoren, zijn gebaseerd op werkelijke taxitijden van 2019. Er is rekening gehouden met een invoer van warmte-inhoud van 0 en een hoogte van 18m. De taxitijden en jaarlijkse NOx-emissies zijn opgenomen in Bijlage 6, pagina's 9 en 10, Tabel 2 en 3. In deze tabellen zijn ook de waarden opgenomen behorend bij de referentiesituatie 2014 waarmee ook direct het verschil wordt aangegeven tussen de 2 situaties.

*Grondgebonden activiteiten*

Voor de bronnen van grondgebonden emissies werden emissiefactoren bepaald.

DGNVLG / 20250895

De APU emissiekengetallen zijn gebaseerd op de Regeling Milieu-informatie Luchthaven Schiphol database 2010. Deze regeling is nog vigerend. Het verschil in emissie wordt verklaard doordat voor de referentiesituatie 2014 wordt gerekend met een gebruik van de APU in 88% van de afhandelingsgevallen en voor de huidige situatie (2019) in 97% daarvan.

Voor de huidige situatie (2019) is ten aanzien van de deelactiviteit proefdraaien de emissieberekening gebaseerd op het werkelijk aantal uren (2019). Dit in tegenstelling tot de referentiesituatie waar de emissieberekening is gebaseerd op hetgeen vergund is in de vigerende revisievergunning 2003 en de daarin genoemde emissiekengetallen behorend bij het straalvliegtuig Jetstream 3100 en de Turboprop Fokker 50. In Bijlage 6, pagina 11, Tabel 5 is het overzicht van de proefdraaiuren in beide situaties opgenomen.

De deelactiviteit platformverkeer betreft alle voer- en werktuigen die ten behoeve van de afhandeling van luchtverkeer ingezet worden op en rond het platform. De emissiegegevens zijn gebaseerd op het totale brandstofgebruik (diesel). GPU's zijn opgenomen als stationaire bron. Het rijdend platformverkeer is gemodelleerd als middelzwaar wegverkeer en daarbij is aangesloten bij de methode die ook gebruikt is bij de opstelling voor het MER 2013. Het diesilverbruik is vervolgens omgerekend naar aantallen voertuigen en gereden kilometers. Voor de berekening van de verreden kilometers is uitgegaan van 0,5 km platformlengte. Vanwege het ontbreken van CBS-cijfers voor middelzwaar wegverkeer wordt uitgegaan van een gemiddeld brandstofverbruik van 10,9 km/l.

Voor zowel de referentiesituatie 2014 als voor de huidige situatie (2019) is het brandstofverbruik gebaseerd op de opgave van brandstofhandelaren voor het werkelijk gebruik in 2019. In Bijlage 6, pagina 12, Tabel 6, is het overzicht van het brandstofgebruik in beide situaties opgenomen.

Voor de emissie van het luchthavengebonden wegverkeer is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit op het wegennet rondom de luchthaven in 2019. Deze onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het rapport Verkeersaantrekkende werking Eindhoven Airport (Bijlage 7).

Voor zowel de referentiesituatie 2014 als voor de huidige situatie (2019) is dezelfde berekening gebruikt en wordt uitgegaan van de meest recente gegevens (2019), waarbij voor de berekening van de referentiesituatie is opgeschaald naar 43.000 vliegtuigbewegingen de daarbij behorende verkeersintensiteit.

In Figuur 4.4 en 4.5 van de PB (identiek aan figuur 3.1 en 3.2 in Bijlage 7) zijn de weggedeelten opgenomen die het aandeel van het wegverkeer wat aan Eindhoven Airport is toe te rekenen weergegeven.

De emissie als gevolg van parkeren op de luchthaven is gebaseerd op 1 minuut rijden met een snelheid van 13 km per uur over een afstand van 200m en is gebaseerd op het werkelijk aantal bewegingen van 2019. Voor de verdeling over de verschillende parkeergelegenheden werd aangesloten bij de informatie uit het MER 2013.

Voor zowel de referentiesituatie 2014 als voor de huidige situatie (2019) is dezelfde berekening gebruikt waarbij voor de berekening van de referentiesituatie is opgeschaald naar 43.000 vliegtuigbewegingen. In Bijlage 6, pagina 12, Tabel 7, is de verkeersintensiteit met betrekking tot parkeerbewegingen weergegeven.

DGNVLG / 20250895

De emissie ten aanzien van het gasverbruik in de gebouwen is berekend met en gebaseerd op de gegevens uit het TNO-rapport 'Update NOx-emissiefactoren kleine vuurhaarden- glastuinbouw en huishoudens'. Uit dat rapport volgt een emissiefactor van 0,5gr NOx/m3 aardgas. Voor zowel de referentiesituatie 2014 als de huidige situatie (2019) is uitgegaan van de het werkelijk aardgasverbruik.

De Nox-emissie voor het APU-gebruik, proefdraaien, platformverkeer, verkeer, parkeren en gasverbruik is opgenomen in Bijlage 6, pagina 10, Tabel 4.

De vorenstaande berekeningen zijn uitgevoerd met Aerius, versie 2020. Puntbronnen zijn ingevoerd op basis van locatie, emissiehoogte, warmte-inhoud en grootte van de emissie. Voor specifieke vliegtuigbronnen als snelheid en horizontale uittreding van gassen is het Aeriusmodel niet ingericht. Conform het Advies van de commissie-MER en RIVM wordt voor luchtvaartbronnen de warmte-invoer op 0 gesteld en de hoogte op 18 meter (met uitzondering van de warmte-inhoud tijdens het taxiën; die is op nul gesteld). Bijlage 6, pagina 14, Tabel 8, geeft de volgende stikstofberekeningen aan voor zowel de referentiesituatie (2014) als de huidige situatie (2019).

De berekeningsresultaten zijn vastgelegd in de vorm van GML-bestanden met bestandsnamen voor het scenario

LHB 2014                    AERIUS\_2020110312535\_0\_EALHB2014.gml en  
Gebruiksjaar 2019      AERIUS\_20201103130702\_0\_EAGJ2019.gml

en

Gebruiksjaar 2019 versus LHB2014

AERIUS\_GJ2019vsLHB2014\_bijlage\_20201103131513\_RUoAYLjqWUN4.pdf  
(Bijlage 4)

In Bijlage 6, pagina 14, Tabel 9, is de totale berekende stikstofemissie opgenomen voor zowel de referentiesituatie (2014) als de huidige situatie (2019). Deze berekening laat in de referentiesituatie een totale emissie zien van NOx 242,39 ton per jaar en in de huidige situatie 217,59 ton per jaar.

Uit de berekeningen blijkt verder dat de deposities in de huidige situatie (2019) nergens hoger zijn dan de depositie in de referentiesituatie (2014). Bijlage 4, pagina 157/795 tot en met 163/795, geeft dit overzicht per Natura 2000-gebied.

Op grond van de uitspraak van 20 januari 2021 (Logtsebaan)<sup>1</sup> vallen deze berekeningen en uitkomsten onder de regels van intern salderen. Op grond van vorenstaande is er met zekerheid geen mogelijk significant effect als gevolg van stikstof en deze berekeningen mogen betrokken worden in de voortoets. Nu de

<sup>1</sup> ABRvS 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71)

aanvraag voor deze Wnb-vergunning op alle effecten wordt beoordeeld, betreft dat ook het onderdeel stikstofeffect. Stikstofdepositie als gevolg van het aangevraagde project staat niet in de weg aan het verlenen van deze Wnb-vergunning.

#### **2.4. Cumulatie**

Uit de PB blijkt dat als gevolg van het project er met zekerheid geen gevolgen zullen optreden voor de genoemde Natura 2000-gebieden. Dat betekent dat ook in cumulatie er geen significante gevolgen kunnen ontstaan. Een verder onderzoek naar cumulatieve effecten is daarmee niet noodzakelijk.

#### **2.5. Conclusie**

Met de door u uitgevoerde PB, de daarbij behorende rapportages waaronder de stikstofberekeningen en documenten, is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de relevante Natura 2000-gebieden.

Het project wordt niet volgens een vooraf vast te stellen wijze uitgevoerd. Vliegtuigbewegingen zijn afhankelijk van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. De inzet van machines en voertuigen is daarmee ook flexibel. De effecten van het project zijn daarmee ook niet vooraf volledig bekend. Om te borgen dat het project niet meer nadelige gevolgen heeft voor de relevante instandhoudingsdoelen dan is toegestaan in de referentiesituatie, is in de voorschriften 10, 11 en 12 een monitoringsverplichting opgenomen.

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat de gevraagde vergunning, onder de opgenomen voorschriften en beperkingen, kan worden verleend.

### **3. VOORSCHRIFTEN**

Ter bescherming van de in de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden aanwezige beschermde natuurwaarden, verbind ik aan deze vergunning de volgende voorschriften en beperkingen.

#### *Algemeen*

1. Deze vergunning staat op naam van Eindhoven Airport NV (hierna vergunninghouder), of diens rechtsopvolger.
2. Deze vergunning wordt uitsluitend gebruikt door (medewerkers van) de vergunninghouder of door (rechts)personen die aantoonbaar in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft daarbij verantwoordelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
3. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen beschikken op de plaats waar de vergunde activiteit wordt uitgevoerd over een (digitaal) exemplaar van deze beschikking, inclusief alle daarbij behorende bijlagen.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen.
5. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig de ingediende aanvraag, de passende beoordeling met bijbehorende stukken en met inachtneming van de voorschriften en beperkingen die aan deze vergunning

- zijn verbonden. Bij eventuele strijdigheid van de aanvraag en de voorschriften en beperkingen van deze vergunning hebben de laatste voorrang.
6. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan het bevoegd gezag. Een incident is in dit geval een onvoorziene gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken van betrokken beschermde gebieden is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een habitatype of habitat- of vogelrichtlijnsoort bedreigen.
  7. Als zich een incident voordoet, is de vergunninghouder verplicht eventuele verontreinigingen zo mogelijk direct te verwijderen en de eventueel opgetreden schade voor zover mogelijk te herstellen, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag.
  8. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.
  9. Alle correspondentie met betrekking tot deze vergunning kan per reguliere post of per e-mail (wetnatuurbescherming@minInv.nl) worden gedaan.

#### *Nadere inhoudelijke voorschriften*

##### *Rapportage, monitoring*

10. Om te kunnen vaststellen of enerzijds het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is en anderzijds wat de stikstofeffecten van het vergunde project zijn op de relevante instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, vindt er jaarlijks monitoring plaats van de stikstofeffecten als gevolg van het project.
11. Na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) wordt door de vergunninghouder, voor 1 mei van het daaropvolgende jaar, monitoringsinformatie aangeleverd aan het bevoegd gezag op basis waarvan kan worden beoordeeld of het vergunde project in het voorgaande gebruiksjaar binnen het daarvoor vastgestelde kader is gebleven. Onder 'monitoringsinformatie' wordt verstaan: de stikstofberekening volgens het op dat moment voorgeschreven systeem (nu AERIUS Calculator versie 2020, conform artikel 2.1, lid 1 Regeling natuurbescherming). Onder vastgesteld kader wordt verstaan: de stikstofdepositie als gevolg van de stikstofemissie veroorzakende activiteiten van het vergunde project, vergeleken met de vastgestelde referentiesituatie.
12. Voor de bepaling van de invoergegevens voor de stikstofberekening wordt dezelfde berekeningsmethodiek gevolgd, die ook is gebruikt voor de stikstofberekening ten behoeve van onderhavige vergunning.

##### *Toezicht*

13. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften
14. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
15. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

##### *Looptijd en geldigheid*

16. Deze vergunning heeft een onbeperkte geldigheidsduur voor zolang het project wordt uitgevoerd.

**TER INFORMATIE**

Op grond van afdeling 4.1.1. Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

DGNVLG / 20250895

Op grond van artikel 5.4, lid 1 en lid 2, van de Wnb kan de verleende vergunning worden ingetrokken of gewijzigd.

Als de vergunninghouder handelt in strijd met de vergunning, kan op grond van artikel 7.2, lid 2, van de Wnb een last onder bestuursdwang worden opgelegd.

Conform artikel 5:32, lid 1, Awb kan een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Hoogachtend,  
De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
namens deze:

w.g.  
MT-lid Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied



### **Toepassing Uniforme openbare voorbereidingsprocedure**

Op deze vergunningprocedure is de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

DGNVLG / 20250895

Hiertoe is een voorbereidingsbesluit genomen en gepubliceerd in de Staatscourant van 14 december 2020, 65117.

### **Zienswijze doorgeven**

U kunt uw zienswijze op verschillende manieren doorgeven. U doet dit het snelst door het digitale formulier in te vullen.

Lukt het niet om de zienswijze door te geven met het digitale formulier? Geef uw zienswijze dan telefonisch door of in een brief. U kunt uw zienswijze niet in een e-mail of via het algemene contactformulier sturen. We nemen deze niet in behandeling.

### **Digitaal formulier**

Geef uw zienswijze op tijd door met een digitaal formulier op [rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming](http://rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming). Dit kunt u doen tot uiterlijk zes weken na publicatie van dit besluit. U logt hierop in met DigId (als burger), of met eHerkenning niveau 2+ (als organisatie).

### **Telefonisch**

U moet eerst een afspraak maken. Dit doet u door te bellen naar 088 042 42 42. Kies voor optie 1 en daarna voor optie 4.

### **Brief**

U kunt uw zienswijze ook via de post naar ons sturen.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland  
Afdeling Vergunning en Handhaving  
Postbus 40225  
8004 DE Zwolle

Zorg dat uw naam, adres en telefoonnummer in de brief staan. Noem in uw brief om welk ontwerpbesluit het gaat. En vertel of u het er wel of niet mee eens bent. Alleen dan kan uw zienswijze meegenomen worden in het nemen van het besluit.

### **Na uw zienswijze**

Nadat u uw zienswijze heeft doorgegeven, krijgt u een ontvangstbevestiging. Alle zienswijzen worden meegenomen in het nemen van een definitief besluit. Als alle zienswijzen verwerkt zijn, krijgt u bericht dat er een Nota van Antwoord is opgesteld. Hierin zijn alle zienswijzen en de reacties daarop samengevoegd. Uw persoonlijke gegevens komen niet in deze nota te staan.