

> Retouradres Postbus 40219 8004 DE Zwolle

Mobilisation for the Environment U.A.,
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Afdeling Juridische Zaken

Postbus 40219
8004 DE Zwolle
mijn.rvo.nl

Contactpersoon
[REDACTED]
[REDACTED]

Onze referentie
494-39180

Datum 29 september 2020

Betreft Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Maastricht Aachen Airport

Bijlage: 1

Geachte [REDACTED]

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 afzie 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

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

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 Agencygeruik van de (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 Habitatrictlijn 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 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

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

² ECLI:NL:RVS:2012:BW9560

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 baandrempeel 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 (startdrempeel) en het punt waar vliegtuigen mogen landen (landingsdrempeel) verschoven. De startdrempeel 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 landingsdrempeel drempeel 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 startdrempeel. Hierdoor wordt de volledige

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

³Regeling 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)

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 Omzettingsregeling 2013. In de beslissing op bewaar van 20 februari 2020⁵ van IenW wordt dit afwijkende gebruik – inderdaad zoals u in bezwaar aangeeft – bevestigd. Echter uit deze beslissing op bezwaar en de reactie van IenW 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 IenW 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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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

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

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

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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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.

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 baandrempels 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

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

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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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.

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 verrichtten 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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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-vervangend 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.

¹³(ECLI:NL:RVS:2011:BR5689

¹⁴ Oosterlynck P., De Becker P., Denys L., Packet J. & Vandekerkhove 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

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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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.

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 ontleen. 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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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

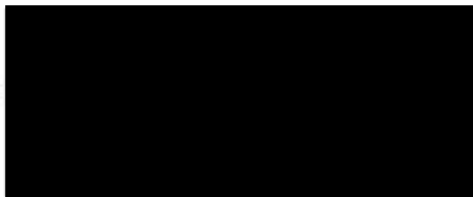
U vraagt in uw bezwaarschrift om een vergoeding van de proceskosten in de bezwaarprocedure. Ik wijs dit verzoek af. Hoewel de motivering van het bestreden besluit is gewijzigd, wordt het besluit niet herroepen.

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

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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/Werk-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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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;

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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 artikel onderdeel 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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180

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.

Afdeling Juridische Zaken

Datum

29 september 2020

Onze referentie

494-39180