

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

geaddresserede

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6011 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

T 070 379 8694

Datum 2 april 2020
Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Eindhoven Airport

Ons kenmerk
DGNVLG-NV / 20003871

Uw kenmerk
SchipholVerzoekVliegveldenSept
2019

Bijlage(n)
3

Besluit

Geachte heer Vollenbroek,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Eindhoven Airport. U geeft aan dat Eindhoven Airport geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de luchthaven Eindhoven Airport per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Uit het handhavingsverzoek blijkt dat het verzoek uitsluitend is gericht op de burgerluchtvaartactiviteiten van Eindhoven Airport N.V. en niet op de militaire activiteiten die op de militaire luchthaven Eindhoven worden uitgevoerd.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV / 19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het Ministerie van Defensie en de betrokken luchthaven.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Verder zijn Eindhoven Airport, vertegenwoordigd door advocatenkantoor De Brauw, Blackstone, Westbroek, IenW en het Ministerie van Defensie door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brieven van 10 oktober 2019 heb ik de Eindhoven Airport (kenmerk: DGNVVG-NV/ 19241661), IenW (kenmerk: DGNVVG-NV / 19241685) en het Ministerie van Defensie (kenmerk: DGNVVG-NV / 19236901) verzocht om hun zienswijze. Ik heb daarin concreet gevraagd om gegevens waaruit kan blijken of al toestemming bestond voor Eindhoven Airport voor de Europese referentiedatum en in hoeverre nadien wijzigingen zijn opgetreden.

Van Eindhoven Airport en het Ministerie van Defensie heb ik op 28 november 2019 en van IenW op 4 december 2019 hun zienswijze ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bij e-mail van 23 december 2019 is aanvullend aan Eindhoven Airport, IenW en het Ministerie van Defensie verzocht om de recente vergunning tot burgermedegebruik. Deze is per e-mail op 23 december 2019 ontvangen.

Bevoegdheid

De minister van LNV is, o.g.v. artikel 1.3, eerste lid, onderdeel a en nummer 4, Besluit natuurbescherming, bevoegd voor de aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart.

Uit artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit militaire luchthavens, wordt duidelijk dat Eindhoven een militaire luchthaven is in de zin van artikel 10.12, eerste lid, Wet luchtvaart.

Blijkens art. 4.2.2 van het Luchthavenbesluit Eindhoven, een AMvB op grond van artikel 10.15 van de Wet luchtvaart, is de (gehele) luchthaven (ook) geopend voor commercieel luchtvaartgebruik.

Het vierde lid van artikel 8.1 bepaalt (geparafraseerd) dat, indien het militaire gebruik van een militaire luchthaven wordt beëindigd (wat hier niet aan de orde is), die luchthaven vervolgens moet worden aangemerkt als van nationale betekenis.

Ik leid uit de systematiek van de Wet luchtvaart af dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

“De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)”

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 7 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.”

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op

- de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.
- In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als het nieuwe bestaand recht. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van de nieuwe 'bestaand recht-depositie'.

Mocht uit het bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe kan een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

Uit het MER behorend bij het Luchthavenbesluit Eindhoven van 26 september 2014 (verder: LVB Eindhoven 2014) blijkt dat vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport kunnen leiden tot stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in verschillende Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport, kunnen leiden tot significante gevolgen voor in ieder geval de Natura 2000-gebieden waarin stikstof gevoelige en ook overbelaste natuurwaarden zijn gelegen.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

¹ Zie bijv. ABRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35

Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrictlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum is voor Habitatrictlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrictlijn: 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Uit de MER ten behoeve van het LVB Eindhoven 2014 blijkt dat, naast andere Natura 2000-gebieden, het Natura 2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen (zowel Vogel- als Habitatrictlijngebied) is gelegen binnen 20km van Eindhoven Airport en wordt betrokken in de effectbeoordeling. Dit gebied is als Vogelrichtlijngebied aangewezen op of voor 10 juni 1994.

Conclusie

Voor de beoordeling van projecteffect van Eindhoven Airport geldt de Europese referentiedatum 10 juni 1994.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

Sinds 1932 is er op de plek van de militaire vlieghaven Eindhoven een luchthaven gevestigd. Sinds 1952 is de Koninklijke Luchtmacht op de luchthaven gevestigd. Civiel medegebruik vindt plaats sinds 1952. Met het Aanwijzingsbesluit van 5 mei 1978 is de huidige locatie van de militaire luchthaven vastgelegd.² Bij Koninklijk Besluit van 6 september 1979 is de indicatieve geluidscontour van 35Ke voor zowel militair als civiel medegebruik vastgelegd.³

Bij overeenkomst tussen de Staat en Vliegveld Welschap van 28 augustus 1981 is commercieel medegebruik toegestaan. Tussen 1982 en 1984 is de startbaan verlegd om de geluidhinder van de stad Eindhoven te verminderen en ruimte te bieden voor stedelijke ontwikkeling. In 1984 is bovendien op het zogeheten burgerareaal een nieuwe aankomst- en vertrekhal geopend en is het aantal vliegbewegingen gegroeid.

In 1985 is het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT) vastgesteld. Daarin is bepaald dat de locatie gehandhaafd blijft en permanent burgermedegebruik is toegestaan. De geluidzone is gelijk aan die van het besluit van 1979. Op van 11 mei 1987 is het Aanwijzingsbesluit van 1978 gewijzigd.⁴ Daarbij is een deel van de aanwijzing militair luchtvaartterrein ingetrokken.

Conclusie

Op de Europese referentiedatum 10 juni 1994 was er is sprake van bestaande rechten. Naar nationaal recht was immers onbeperkt toestemming verleend voor vliegbewegingen, voor zover dat paste binnen de geluidscontour van 35Ke.

² Stcrt. 1978, nr. 122.

³ Stcrt. 1979 nr. 179

⁴ Stcrt. 98

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

In 2005 is het SMT ongewijzigd vervangen door SMT2.

Met het Aanwijzingsbesluit 18 december 2007⁵ (verder: Aanwijzingsbesluit 2007), in werking getreden 29 december 2007) is de geluidszonering van 35Ke vastgesteld voor het militaire luchtvaartterrein. De aanleiding voor het aanwijzingsbesluit was gelegen in de omstandigheid dat in het KB van 6 september 1979 slechts een indicatieve geluidszone voor het militaire luchtvaartterrein was opgenomen en nog niet was voldaan aan de wettelijke verplichting om rond dit terrein een geluidszone als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet vast te stellen. In Aanwijzingsbesluit 2007 is, naast de genoemde 35Ke geluidscintour geen beperking of maximering van het aantal uit te voeren vliegtuigbewegingen opgenomen.

Op 5 augustus 2009 heeft de Afdeling⁶ de in het Aanwijzingsbesluit 2007 vastgestelde geluidszone vernietigd. De Afdeling heeft een voorlopige voorziening getroffen waarbij een geluidszone is vastgesteld, gebaseerd op de volgevoegen geluidscintouren van 2007 met opslagen voor de verschillende typen luchtverkeer alsmede het gebruik van het militaire luchtvaartterrein door één squadron F16 jachtvliegtuigen gedurende 6 maanden. Ook geeft de afdeling aan wat als vergunde situatie geldt per 2008⁷, nl de feitelijke situatie uit 2007 (16.774 vliegtuigbewegingen) met daarbij een opslag van 12,5%⁸.

Op 26 september 2014 is LHB Eindhoven 2014⁹ vastgesteld. In dit besluit is de geluidsbelasting van 35Ke gesplitst in een militair en civiel deel. Het besluit maakt de ontwikkeling van het commercieel burgerluchtvaartverkeer naar 43.000 civiele vluchten mogelijk. Ter uitvoering van het LHB Eindhoven 2014 is op 17 december 2015 het besluit Vergunning medegebruik¹⁰ vastgesteld dat toestemming geeft om tot en met 2019 gefaseerd tot 43.000 vliegtuigbewegingen uit te mogen voeren. Dit besluit medegebruik is met ingang van 1 januari 2020 opnieuw verleend tot 1 januari 2022.

LHB Eindhoven 2014 betekent ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen, en daarmee ook ten aanzien van de vermoedelijke stikstofdepositie een uitbreiding van de situatie in 2007 en is daarmee niet het meest inperkende besluit vanaf de Europese referentiedatum.

Conclusie

De opeenvolgende wijzigingen na de Europese referentiedatum maken dat geen sprake is van de ongewijzigde voortzetting van het project sinds de Europese

⁵ Staatscourant 2007, 250 pagina 13

⁶ ECLI:NL:RVS:2009:BJ4612

⁷ ECLI:NL:RVS:2009:BJ4612, overweging 2.10.6 en 2.15

⁸ Jaarverslag Eindhoven Airport 2008, pag 14 en Notitie RenD april 2012, MER Militaire Luchthaven Eindhoven, pag 9 en 13

⁹ Staatsblad Jaargang 2014, 356

¹⁰ Vergunning burgermedegebruik exploitatie militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport NV, nummer MLA 162/2015, 17 december 2015

referentiedatum. Het meest beperkende publiekrechtelijke besluit is het Aanwijzingsbesluit 2007 (en de daarover getroffen voorlopige voorziening),

DGNVLG-NV / 20003871

Huidige situatie

Voor de huidige situatie van Eindhoven Airport geldt het LHB Eindhoven 2014 en de per januari 2020 hernieuwde Vergunning tot medegebruik met een toestemming voor 41.500 vliegtuigbewegingen.

Dat is meer dan de bestaande rechten. Daarmee vindt vermoedelijk ook meer stikstofdepositie plaats en is voor deze activiteit een vergunning op grond van de Wnb vereist.

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, korthedshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN).

Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. Eindhoven Airport geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren. Eindhoven Airport is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet Eindhoven Airport aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat Eindhoven Airport een vergunningplichtige activiteit uitvoert. Eindhoven Airport is niet in het bezit van de voor deze activiteit en daarmee samenhangende luchthavengebonden activiteiten vereiste Wnb-vergunning en daarmee begaat Eindhoven Airport een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar Eindhoven Airport kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van eerder genomen besluiten.

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen een groter depositie-effect veroorzaakt dan de vliegtuigbewegingen die op basis van bestaande rechten zijn toegestaan, zal ik van Eindhoven Airport verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie is op basis van de bestaande rechten en anderzijds de depositie op grond van het LHB Eindhoven 2014/Vergunning tot medegebruik 2022 toegestaan aantal vliegtuigbewegingen van 41.500. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. Eindhoven Airport zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht het nu onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Niet alleen is niet duidelijk of dit jaar het aantal vliegtuigbewegingen hoger zal zijn dan de bestaande rechten, maar evenmin is nu duidelijk in welke mate de vliegtuigbewegingen mogelijk zouden moeten worden beperkt ten opzichte van die bestaande rechten. De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in de jaren 2016 tot en met 2019 gezien de wereldwijde terugloop als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door Eindhoven Airport in te dienen, aanvraag voor een Wnb-vergunning, met de daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat over het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de huidige activiteiten is, zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

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

w.g.

MT-lid van het Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk gebied

Bijlagen
Zienswijze Ministerie van Defensie
Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Zienswijze Eindhoven Airport

DGNVLG-NV / 20003871

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan MOB en aan belanghebbende partijen, te weten Eindhoven Airport, IenW en het Ministerie van Defensie.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.