

**PER AANGETEKENDE POST**

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
Directoraat-generaal Natuur, Visserij  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]

Datum 4 januari 2023

Onze ref. M39984608/1/20714750

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Betreft: Handhavingsverzoek MOB 12 mei 2022 | Zienswijze Rotterdam The Hague Airport

Excellentie,

Op 2 januari 2023 heeft u Rotterdam Airport B.V. ("**Rotterdam The Hague Airport**") geïnformeerd over een tot u gericht handhavingsverzoek van coöperatie Mobilisation for the Environment ("**MOB**"), gedateerd 12 mei 2022. Het handhavingsverzoek strekt – evenals het eerdere handhavingsverzoek van MOB van 23 september 2019 dat door u is afgewezen<sup>1</sup> – tot het per direct beëindigen en beëindigd houden van alle activiteiten die door Rotterdam The Hague Airport worden verricht en die volgens MOB momenteel in strijd zouden zijn met de Wet natuurbescherming ("**Wnb**"). U heeft Rotterdam The Hague Airport de gelegenheid geboden uiterlijk op 10 januari 2023 een reactie op het handhavingsverzoek te geven. Rotterdam The Hague Airport maakt hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Rotterdam The Hague Airport verzoekt u het handhavingsverzoek af te wijzen. Voor de afhandeling van het luchtverkeer op de luchthaven Rotterdam<sup>2</sup> ("**Luchthaven**") is reeds vóór de relevante referentiedata toestemming verleend. De exploitatie van de Luchthaven blijft daarnaast binnen de milieugrenzen uit de volgens u geldende referentiesituatie op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001. Rotterdam The Hague Airport is dus niet in

<sup>1</sup> Besluit van 2 april 2020. Bij beslissing op bezwaar van 28 september 2022 heeft u de bezwaren tegen dit besluit ongegrond verklaard. Hiertegen is geen beroep ingesteld.

<sup>2</sup> IATA: RTM; ICAO: EHRD.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

overtreding. Voor zover (toch) sprake zou zijn van een overtreding van de Wnb, moet worden vastgesteld dat er concreet zicht is op legalisatie, aangezien Rotterdam The Hague Airport op 1 oktober 2020 (zekerheidshalve) een Wnb-vergunning heeft aangevraagd. Het is aannemelijk dat de aangevraagde Wnb-vergunning kan worden verleend, mede gelet op het positieve ontwerpbesluit van 15 februari 2021. Tot slot zou handhaving onevenredig zijn, zoals u eerder ook al heeft geoordeeld. Rotterdam The Hague Airport zal een en ander hierna toelichten.

## 1 BESTAAND GEBRUIK OP RELEVANTE REFERENTIEDATUM

- 1.1 Zoals reeds eerder aan de orde is gekomen in de procedure inzake het handhavingsverzoek van MOB van 23 september 2019 en zoals (mede) onderwerp van de aangevraagde Wnb-vergunning, vonden de activiteiten van Rotterdam The Hague Airport – het afhandelen van luchtverkeer op de Luchthaven – al plaats vóór de referentiedata van de relevante Natura 2000-gebieden en maken de activiteiten daarmee onderdeel uit van het bestaande gebruik waarvoor toestemming is verleend.<sup>3</sup>
- 1.2 Rotterdam The Hague Airport merkt daarbij op dat de Luchthaven wordt geëxploiteerd binnen de milieugrenzen – de 35 Ke- en 47 dB(A) BKL geluidzone – uit het Aanwijzingsbesluit 2001 en dat de exploitatie van de Luchthaven daarmee plaatsvindt binnen de grenzen van het bestaande gebruik.<sup>4</sup> De exploitatie van de Luchthaven blijft eveneens binnen de grenzen van het ontwerpbesluit van 15 februari 2021.
- 1.3 Gelet op het voorgaande, is géén sprake van een toename in stikstofdeposities ten opzichte van de relevante referentiesituatie. De activiteiten van Rotterdam The Hague Airport vallen geheel binnen het bestaand gebruik waarvoor toestemming bestond op de relevante referentiedata. Van een overtreding van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is geen sprake en het handhavingsverzoek dient om die reden te worden afgewezen.

---

<sup>3</sup> Rotterdam The Hague Airport merkt volledigheidshalve op dat zij zelf van een andere referentiesituatie uitgaat. Rotterdam The Hague verwijst in zoverre naar haar zienswijze op het eerdere handhavingsverzoek van MOB van 28 november 2019 en haar aanvullend bezwaarschrift tegen uw beslissing van 2 april 2020 op het eerste handhavingsverzoek van MOB van 30 juni 2020. Daaruit volgt ook dat het andersluidende standpunt van MOB niet opgaat.

<sup>4</sup> Zoals nadien tweemaal beperkt gewijzigd, laatstelijk in 2010. Met deze besluitvorming is de geluidzone iets aangepast ten opzichte van de geluidzone uit 2001 om verkeer op te vangen van het gesloten marinevliegkamp Valkenburg en enkele correcties door te voeren. Rotterdam The Hague Airport handelt in het gebruiksjaar 2022/2023 naar verwachting minder dan 23.923 vliegtuigbewegingen aan groot vliegverkeer af en minder dan 61.402 vliegtuigbewegingen aan *general aviation*.

## **2 CONCREET ZICHT OP LEGALISATIE**

- 2.1 Daarnaast is van belang dat Rotterdam The Hague Airport op 1 oktober 2020 zekerheidshalve een Wnb-vergunning heeft aangevraagd. Het is aannemelijk dat deze vergunning zal worden verleend, mede gelet op het positieve ontwerpbesluit van 15 februari 2021. Het enkele feit dat de vergunningprocedure een lange doorlooptijd kent, maakt niet dat daarmee concreet zicht op legalisatie zou ontbreken. De Luchthaven is een (zeer) complex project. Bij het nemen van het besluit is grote zorgvuldigheid vereist en mede gelet op de hieraan inherente lange duur van het besluitvormingsproces is de aanvraag op uw verzoek ook meerdere malen aangevuld.<sup>5</sup>
- 2.2 Gelet op het voorgaande is het aannemelijk dat – voor zover een vergunning is vereist voor het exploiteren van de Luchthaven – een Wnb-vergunning kan worden verleend. Daarmee is sprake van concreet zicht op legalisatie en dient van handhavend optreden te worden afgezien.

## **3 HANDHAVING IS ONEVENREDIG**

- 3.1 Voor zover u aan het hiervoor naar voren gebrachte voorbij zou gaan, kan worden vastgesteld dat handhaving onevenredig is. Het belang bij handhaving weegt niet op tegen de nadelige gevolgen die dit voor Rotterdam The Hague Airport, de luchtvaartmaatschappijen en andere betrokken partijen zou veroorzaken. Rotterdam The Hague Airport verwijst naar de afwijzing van het eerdere handhavingsverzoek en de beslissing op bezwaar waarin die afwijzing is gehandhaafd (hertegen is geen beroep ingesteld).
- 3.2 De door u in die eerdere besluiten aangehaalde bijzondere omstandigheden zijn onverkort aanwezig, evenals de omstandigheden die Rotterdam The Hague Airport heeft genoemd in haar zienswijze van 28 november 2019 en haar aanvullend bezwaarschrift van 30 juni 2020. Weliswaar zijn de huidige aantallen vliegtuigbewegingen hoger dan in 2020, maar deze liggen zoals hiervoor aangehaald nog altijd ruim binnen de bestaande rechten en de aantallen waarvoor een vergunning is aangevraagd. Handhaving zou – voor zover daarvoor überhaupt een grondslag zou bestaan – dan ook onevenredig zijn.

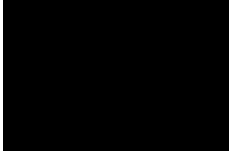
## **4 CONCLUSIE**

Rotterdam The Hague Airport verzoekt u het handhavingsverzoek van MOB af te wijzen.

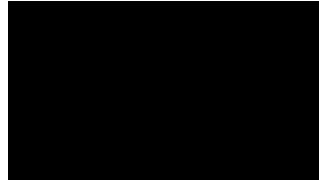
---

<sup>5</sup> In de vergunningaanvraag en de aanvullingen daarvan wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in de vlootmix. De opmerkingen daarover van MOB in het handhavingsverzoek missen feitelijke grondslag.

Hoogachtend,  
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.



Advocaat



Advocaat