



besluit

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

Datum

Nummer

Betreft

Mer-beoordelingsbeslissing ter voorbereiding op het
luchthavenbesluit Maastricht

1. Aanhef

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 31 augustus 2024, als onderdeel van de aanvraag voor het luchthavenbesluit Maastricht, de aanmeldnotitie ontvangen van Maastricht Aachen Airport B.V. (hierna: MAA). MAA heeft de aanmeldnotitie nader aangevuld en aangeboden aan het bevoegd gezag op 18 december 2024. Dit besluit heeft betrekking op de aanmeldnotitie van 18 december 2024 (met kenmerk: SLM023594).

In de brief van 31 augustus 2024 (kenmerk: 1102/24.0689/JvS) heeft MAA het voornemen tot het aanvragen van een luchthavenbesluit kenbaar gemaakt. Daarbij verzoekt MAA het bevoegd gezag voor de mer-beoordeling de door MAA bijgevoegde aanmeldnotitie te beoordelen en een beslissing te nemen of al dan niet sprake is van aanzienlijke milieueffecten en of er een milieueffectrapportage (mer)-procedure dient te worden doorlopen.

Het ministerie is bevoegd gezag voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit en voor de mer-procedure. Binnen het ministerie vervult het Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) een adviserende rol richting de minister voor de mer-procedure en het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) voor de procedure tot vaststelling van het Luchthavenbesluit.

Het bevoegd gezag heeft ter voorbereiding van dit besluit voor de luchthaven Maastricht, advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie). Het gevraagde advies is op 25 maart jl. openbaar gemaakt¹.

De aanmeldnotitie omvat de navolgende relevante stukken als bijlage voor de mer-beoordeling:

- Bijlage 1: Variantenafweging voorkeursalternatief
- Bijlage 2: Deelrapport Onderzochte situaties
- Bijlage 3: Deelrapport Geluid
- Bijlage 4: Deelrapport Externe Veiligheid
- Bijlage 5: Deelrapport Emissies
- Bijlage 6: Deelrapport Natuur:

¹ [Adviezen - Commissiener.nl](#); Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport - advies voor de mer-beoordeling, Commissie voor de mer, projectnummer: 3889, 25 maart 2025.

- Bijlage 6a: Aanvraag Wnb vergunning MAA Stikstofdepositie 2024
- Bijlage 6b: Aanvraag Wnb vergunning MAA Geluid 2024
- Bijlage 6c: Aanvraag Wnb vergunning MAA Emissies, geluid en visuele verstoring
- Bijlage 6d: Aanvraag Wnb vergunning MAA Vogelaanvaringen afschot
- Bijlage 7: Deelrapport Ruimtelijke ordening
- Bijlage 8: Vortex

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

2. Besluit

Gelet op artikel 11.11 van het Omgevingsbesluit en de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht beslist de minister van Infrastructuur en Waterstaat als volgt:

Op basis van de motiveringen van de milieugevolgen zoals opgenomen in de aanmeldnotitie en het advies van de Commissie, concludeert de minister dat het voorgenomen gebruik van de luchthaven Maastricht mogelijk leidt tot aanzienlijke milieueffecten. Op grond hiervan besluit de minister dat voor het Luchthavenbesluit Maastricht een verplichting is voor het opstellen van een Milieueffectrapport (hierna: MER) als bedoeld in artikel 11.16 van het Omgevingsbesluit.

Onderstaand volgt de toelichting op dit besluit.

3. Activiteit waarvoor een aanmeldnotitie is ingediend

In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is opgenomen dat de luchthaven Maastricht van nationale betekenis is. Het is op grond van artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart verboden om een (burger)luchthaven van nationale betekenis in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit geldt.

MAA is de exploitant van de luchthaven Maastricht en vraagt op grond van de bovenstaande wetgeving een luchthavenbesluit aan voor de luchthaven Maastricht. Totdat er een luchthavenbesluit is vastgesteld bedrijft MAA de luchthaven Maastricht op basis van de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht².

Ten behoeve van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht is op grond van de Omgevingswet een mer-beoordelingsbeslissing noodzakelijk.

4. Toetsing van de aanmeldnotitie

4.1 Toetsingskader

Omdat sprake is van een voorgenomen activiteit als bedoeld in kolom 3 van de categorie J.7 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit, heeft de initiatiefnemer een aanmeldnotitie opgesteld.

De procedure vereist dat het bevoegd gezag op grond van artikel 16.43, tweede lid, van de Omgevingswet een besluit neemt omtrent de vraag of bij de

² Omzettingsregeling luchthaven Maastricht, Stcrt. nr. 35008, 31 december 2013.

voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit (in dit geval het Luchthavenbesluit), vanwege de aanzienlijke effecten die zij voor het milieu kan hebben, een MER moet worden gemaakt.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

4.2 Definitie van het voornemen

Kenmerk
IENW/BSK-2025/133894

De ambitie van MAA is om in de toekomst meer vrachtverkeer en minder passagiersvluchten te accommoderen ten opzichte van de Omzettingsregeling (referentiesituatie). In dat kader vraagt MAA een luchthavenbesluit aan met de volgende wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling:

- Ruimte voor in totaal 16.454 vliegtuigbewegingen in 2030.
- Gewijzigd baangebruik: het gebruik van de volledige bestaande lengte van de start- en landingsbaan voor startend verkeer³.
- Aanpassing van de vlootmix.
- Beperking van de openingstijden: geen gepland vliegverkeer tussen 06:00 en 07:00 uur.
- Gebruik van een luchthavengebied met ruimte voor bovenstaand gebruik van de start- en landingsbaan.

5. Milieueffecten als gevolg van het voornemen

Om de milieueffecten van het voorgenomen gebruik in beeld te brengen heeft MAA een aanmeldnotitie opgesteld waarin MAA ingaat op de thema's geluidbelasting, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur en ruimtelijke ordening. Hieronder wordt per thema de conclusie van de aanmeldnotitie, de Commissie en het bevoegd gezag uiteengezet.

5.1 Geluidbelasting

Conclusie van de aanmeldnotitie

- Voor de geluidbelasting gedurende het etmaal zijn de L_{den} -contouren van het voorgenomen gebruik kleiner ten opzichte van de referentiesituatie, enkel in de wijk Amby is bij het voorgenomen gebruik lokaal een hogere geluidsbelasting. Ook het aantal ernstig gehinderden en woningen binnen de L_{den} -contouren vertoont een afname of is gelijk in het voorgenomen gebruik zodat het past binnen de reductiedoelstelling die de Provinciale Staten van Limburg hebben gesteld ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden, gebaseerd op de denkbare van het advies van "Van Geel". Deze doelstelling is gehaald door middel van een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en beperking van de openingstijden.
- De geluidbelasting gedurende de nacht (L_{night} -contouren) neemt af in het voornemen als gevolg van de beperkingen in de openingstijden.
- Het gemiddeld aantal passages met een piekbelasting van tenminste 60 en 70 dB rondom de luchthaven met het voorgenomen gebruik is lager dan de referentiesituatie.
- De geluidsbelasting als gevolg van taxiën is bij de voorgenomen situatie 0,45 tot 2,12 dB lager dan in de referentiesituatie bij de woningen nabij de start-, taxi- en landingsbaan.
- De gecumuleerde geluidsbelasting is lager in de voorgenomen situatie in vergelijking tot de referentiesituatie.

³ De huidige operationele baanlengte is 2.500 meter, die verschuift binnen een bereik van 2.750 meter. Er wordt geen nieuw stuk baan aangelegd voor het voornemen.

Conclusie van de Commissie

- De Commissie vindt het onduidelijk of de doelstelling Van Geel⁴ en van de provincie Limburg wordt gehaald met dit voornemen.
- De Commissie concludeert dat de notitie het voornemen en de referentiesituatie onvoldoende beschrijft. Het is niet goed na te gaan of - naast de vliegtuigtypen- de routes wijzigen en welke opties er zijn om de naderingen verder te verbeteren.
- De Commissie concludeert dat de notitie onvoldoende inzicht geeft in de piekgeluiden die als gevolg van het voornemen kunnen optreden, terwijl de wijzigingen in vliegtuigtypen aanleiding geven hier een verhoging in te verwachten.

Conclusie van het bevoegd gezag

- Het bevoegd gezag concludeert ten aanzien van geluidbelasting dat de geluidcontouren in de voorgenomen situatie binnen de contouren van de referentiesituatie vallen.
- Het bevoegd gezag vraagt zich net als de Commissie af of met dit voornemen de reductiedoelstelling die de Provinciale Staten van Limburg hebben gesteld ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden conform de 'denklijn' van het advies van "Van Geel" wordt gehaald. In het MER dient nader te worden toegelicht wat de vertaling van de reductiedoelstelling van de Provinciale Staten van Limburg is in het voornemen. Beschrijf in deze toelichting welke aannamen en rekenmethoden bij deze vertaling zijn toegepast en waarom deze vertaling nog steeds aansluit bij de reductiedoelstelling van de Provinciale Staten van Limburg. Ga hierbij in op hoe de doelstelling van 5.600 ernstig geluidgehinderden met huidige inzichten en voorgeschreven rekenmodellen vertaald kan worden naar 6.100 ernstig geluidgehinderden. Ga daarbij ook in op de eerdere afstemming met de verschillende belangengroepen en het draagvlak voor de doelstelling van het voornemen. Laat tenminste zien dat de vertaling ook wordt bevestigd door de Provincie Limburg die de reductiedoelstelling als voorwaarde heeft gesteld voor de toekomstige ontwikkeling van MAA.
- De juiste vertaling van de provinciale reductiedoelstelling is een belangrijke stap omdat deze bepalend is voor de vraag welke alternatieven in het MER onderzocht moeten worden. Wanneer hierover nog veel onzekerheid blijft bestaan dan adviseert het bevoegd gezag dit te ondervangen door in het MER meerdere alternatieve scenario's in vlootsamenstelling en routing te onderzoeken die recht doet aan deze onzekerheid.
- Het bevoegd gezag is het met de Commissie eens dat het voornemen en de referentiesituatie nader moeten worden beschreven. Uit het emissierapport blijkt dat de voorgenomen routes afwijken van de huidige routes waardoor het verschil in effecten tussen de referentiesituatie en de voorgenomen situatie niet mogelijk is. Daarna dient in het MER de keuze van landingsprocedure voor het voornemen en referentiesituatie te worden onderbouwd.
- Het bevoegd gezag is van mening dat piekgeluidniveaus van taxiën beter in beeld moet worden gebracht. Dit kan worden gedaan door ook

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

⁴ Het aantal ernstig gehinderden (...) in fases verlagen conform de denklijn uit het 'rapport Van Geel', (...) per 1-1-2025 met een maximum aantal ernstig gehinderden van 5.600 en verder verlaagd wordt naar maximaal 5.250 vanaf 1-1-20230 en maximaal 4.200 op 1-1- 2035 (...) Een afname van het aantal ernstig gehinderden met 25% tussen 2019 en 20235 blijven leidend, maar kunnen in aantallen gehinderden verschillen ten opzichte van het PS- besluit (pagina 22 notitie).

70 en 80 dB L_{den}- contouren te voegen in het MER.

5.2 Externe Veiligheid

Conclusie van de aanmeldnotitie

- De PR-contouren zijn in het voorgenomen gebruik beperk groter dan in de referentiesituatie.
- Het groepsrisico neemt af in het voorgenomen gebruik ten opzichte van de referentiesituatie.

Conclusie van de Commissie

- De Commissie heeft geen op- of aanmerkingen over deze aspect.

Conclusie van het bevoegd gezag

- Het bevoegd gezag concludeert dat de effecten van het voorgenomen gebruik ten aanzien van externe veiligheid binnen de bandbreedte van de effecten van de referentiesituatie valt.

5.3 Luchtkwaliteit

Conclusie van de aanmeldnotitie

- In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat het voorgenomen gebruik tot een afname van emissies leidt in vergelijking tot de referentiesituatie.
- Uitzondering van het bovenstaande zijn CO₂-uitstoot, NO_x- en SO₂-emissies.
- Ten opzichte van de referentiesituatie is in de Wnb vergunning aanvraag een relevante afname vastgesteld van stikstofdepositie. Er is naar verwachting geen toename van de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden.
- De bijdrage van MAA aan de gecumuleerde concentraties NO₂ is slechts een fractie van de achtergrondconcentratie. Het is daarom niet te verwachten dat deze toename tot het overschrijden van de grenswaarde zal leiden.
- De voorgenomen activiteit zal voor een geringe toename van SO₂ emissie leiden. En deze toename zal niet leiden tot het overschrijden van de grenswaarde.
- De belangrijkste bron van geuremissies is de vluchtige organische stoffen (VOS). Gezien de emissie van VOS afneemt zal ook de geuremissies afnemen.
- Emissie van ultrafijnstof (UFP) zal in de voorgenomen situatie dalen ten opzichte van de referentiesituatie.

Conclusie van de Commissie

- De Commissie concludeert dat de notitie laat zien dat het voornemen leidt tot 60% meer CO₂-uitstoot in de voorgenomen situatie, vergeleken met de referentiesituatie.

Conclusie van het bevoegd gezag

- Het bevoegd gezag concludeert dat er een significante toename is van CO₂ uitstoot in de voorgenomen situatie ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is een negatief milieueffect die al in de aanmeldnotitie voldoende in beeld is gebracht. Beschrijf in het MER mogelijke maatregelen om de uitstoot van CO₂ verder terug te brengen. Maak daarbij onderscheid tussen

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

maatregelen die de luchthaven zelf kan nemen en maatregelen die conform internationale afspraken en verdragen genomen moeten worden.

- Zie paragraaf Natuur voor de conclusie over toename NO_x-emissie.
- Het is aannemelijk dat de lichte toename is SO₂-emissie niet leidt tot effecten voor het milieu.
- Overige emissies zijn in het voornemen minder of gelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

5.4 Natuur

Conclusie van de aanmeldnotitie

- Ten aanzien van de Wnb-vergunning loopt er een aanvraag bij LVVN.
- De voorgenomen activiteit leidt niet tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie in de Wnb-vergunning aanvraag.
- In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden ontstaan.
- Verder wordt gesteld dat de staat van instandhouding van de beschermde soorten niet slechter zal zijn dan in de referentiesituatie.
- Daarnaast worden er voor de beschermde van de waarden en kenmerken binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN) geen effecten voorzien.

Conclusie van de Commissie

- De Commissie concludeert dat de notitie onvoldoende navolgbaar maakt dat stikstofdepositie als gevolg van het voornemen niet leidt tot een aanzienlijk milieueffect.
- In het licht van de recente rechtspraak⁵ is de conclusie in de notitie mogelijk onvoldoende onderbouwd.

Conclusie van het bevoegd gezag

- In het MER dient hierover een onderbouwing te worden bijgevoegd die voldoet aan de vereisten van het bevoegd gezag voor de Wnb-vergunning. Dat kan pas nadat het bevoegd gezag voor de Wnb-vergunning hierover een besluit heeft genomen.

5.5 Ruimtelijke ontwikkeling

Conclusie van de aanmeldnotitie

- Uit de uitgevoerde analyses in de aanmeldnotitie blijkt dat het voornemen geen consequenties heeft voor de ruimtelijk ordening.
- Er ligt alleen het stiltegebied Gerendal en omgeving binnen de 40 dB(A) L_{Aeq} contour. De geluidsbelasting zal in dit gebied in de voorgenomen situatie afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.
- Bij de voorgenomen situatie is het aantal industriële gebieden met opslag van gevaarlijke stoffen binnen de 1·10⁻⁸ plaatsgebonden risicocontour (16) hoger dan de referentiesituatie (14), maar lager dan de huidige situatie (17).

Conclusie van de Commissie

- De Commissie heeft geen op- of aanmerkingen over deze aspect.

⁵ [Rendac uitspraak](#)

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

Conclusie van het bevoegd gezag

- Het bevoegd gezag concludeert dat de notitie de ruimtelijke doorwerking van de beperkingengebieden die in het Luchthavenbesluit worden opgenomen niet beschrijft.
- In een luchthavenbesluit worden beperkingengebieden vastgelegd in verband met de geluidbelasting, externe veiligheid en vliegveiligheid. Met de vaststelling van het Luchthavenbesluit dienen gemeenten deze beperkingen door te vertalen in hun omgevingsplannen en ervoor te zorgen dat de beperkingen nageleefd worden.
- In opdracht van het ministerie zijn de beperkingengebieden vanwege vliegveiligheid reeds geactualiseerd en op 3 oktober 2023 aan u toegezonden⁶. Deze gebieden zijn onafhankelijk van het gebruik van de luchthaven en hangen samen met de ligging van de start- en landingsbaan en de positionering van communicatie- en navigatieapparatuur.
- Beschrijf in het MER de (mogelijke) ruimtelijke consequenties van de nieuwe beperkingengebieden. Van belang daarbij is dat de beperkingen in het Luchthavenbesluit in het algemeen niet van toepassing zijn op reeds bestaande objecten met een omgevingsvergunning, bouwvergunning, of aanlegvergunning.

5.6 Vortex*Conclusie van de aanmeldnotitie*

- In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat de effecten van vortex nog onduidelijk zijn. Daarom is het als leemte in kennis opgenomen in de notitie. Er loopt een onderzoek dat mogelijk meer inzichten zal geven op de effecten van vortex rondom de luchthaven Maastricht.

Conclusie van de Commissie

- De Commissie concludeert dat er door gebruik van zwaardere toestellen de kans op vortices toeneemt. In de notitie is niet onderbouwd of de voorgestelde maatregelen om dakpannen te verankeren voldoende zijn om die toegenomen kans te mitigeren.

Conclusie van het bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is het met de Commissie eens. In het MER dienen de effecten van vortex nader te worden toegelicht met daarin de maatregelen en/of een voorstel voor monitoring en evaluatie van de effecten.

6. Grensoverschrijdende effecten

De luchthaven ligt vlak bij de Duitse en de Belgische grens en er kunnen mogelijk grensoverschrijdende effecten optreden. Ga vanwege deze nabijheid in op (mogelijke) grensoverschrijdende effecten en toets deze aan de van toepassing zijnde Duitse- en Belgische wet- en regelgeving. Denk daarbij aan geur, geluid, wegverkeer en effecten op natuur. Houd ook rekening met zienswijzen vanuit Duitsland en België.

⁶ Rapport van To70: Obstakelvlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit luchthaven Maastricht, nummer 23.171.14 d.d. 3 oktober 2023.

7. Conclusie

In de aanmeldnotitie is beschreven hoe het voornemen zich verhoudt tot de criteria uit bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling. De conclusie in de aanmeldnotitie is dat het voorgenomen gebruik geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben, waardoor een MER geen toegevoegde waarde voor de besluitvorming heeft.

Gelet op de kenmerken van de activiteit, de plaats van de activiteit en het potentiële effect van de activiteit, concludeert het bevoegd gezag dat aanzienlijke milieueffecten van het voornemen niet uit te sluiten zijn. Daarom is in de procedure voor het luchthavenbesluit Maastricht een verplichting tot het opstellen van een MER.

8. Vervolg

Deze mer-beoordelingsbeslissing concludeert dat er een MER, als bedoeld in artikel 11.16 van het Omgevingsbesluit, moet worden opgesteld voor het luchthavenbesluit Maastricht. In dit MER dienen in ieder geval alle opmerkingen uit deze beslissing te worden behandeld.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

De initiatiefnemer is niet wettelijk verplicht om een kennisgeving van het voornemen te doen (meestal door het opstellen van een notitie reikwijdte en detailniveau (hierna: NRD) en vroegtijdige participatie over het voornemen op te starten). Motiveer in dat geval de keuze om geen kennisgeving/NRD te doen bij de publicatie van het MER en ontwerp-Luchthavenbesluit.

Alternatieven

Een beschrijving van redelijke alternatieven is één van de inhoudsvereisten van een MER op basis van artikel 11.16 van het Omgevingsbesluit. De doelstelling voor het voornemen is bepalend voor de bandbreedte van de alternatieven die in het MER onderzocht moeten worden. De verwachting is dat alleen het voornemen aan de doelstelling zal voldoen. Onderbouw in het MER waarom dit zo is en dat er geen alternatieven zijn die aan de doelstelling van het voornemen kunnen voldoen en minder effecten hebben. Als deze er wel zijn dan moeten deze in het MER onderzocht worden.

Aanbevelingen van Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) op onderzoeken in de aanmeldnotitie

Beschrijf in het MER het advies van NLR op de aanmeldnotitie en de doorwerking hiervan op het MER.

Grensoverschrijdende effecten

MER-plichtige projecten kunnen een aanzienlijk effect hebben op een ander land. Op basis van het Verdrag van Espoo dient het bevoegd gezag in dat geval het desbetreffende land te informeren. Breng daarom in het MER in beeld wat de grensoverschrijdende effecten zijn van het voornemen.

9. Bezwaar en beroep

Deze mer-beoordelingsbeslissing is een voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De mer-beoordelingsbeslissing is ten behoeve van de aanvraag voor het Luchthavenbesluit Maastricht. Een

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

dergelijke beslissing is niet zelfstandig vatbaar voor bezwaar en beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u belanghebbende bent en los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks door de mer-beoordelingsbeslissing wordt getroffen, moet u, om bezwaar te maken, binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen.

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk

IENW/BSK-2025/133894

U kunt uw bezwaarschrift sturen naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat, t.a.v. Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie, afdeling Leefomgeving, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag.

In het bezwaarschrift dient in ieder geval het volgende te staan:

- uw naam en adres en liefst ook uw telefoonnummer;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt (bijvoorbeeld door de datum en het kenmerk van het besluit te vermelden of door een kopie mee te sturen);
- de reden waarom u bezwaar maakt;
- de datum en uw handtekening.

De bekendmaking van dit besluit gebeurt door publicatie in de Staatscourant. De stukken worden digitaal en fysiek ter inzage gelegd bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te Den Haag.

10. Ondertekening

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman