

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Royal Schiphol Group N.V.

Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

**Directoraat-generaal Natuur
en Visserij**

Bezoekadres
Bezu denhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000
T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverhe.d.nl/Inv

Datum 26 september 2023
Betreft besluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie
Luchthaven Schiphol

Ons kenmerk
DGNV / 20307623

ZK-000034931

Uw kenmerk

Besluit

Bijlage(n)
38

Geachte directie,

Op 1 oktober 2020 heeft u namens Royal Schiphol Group N.V. (hierna: RSG) verzocht om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol (Amsterdam Airport Schiphol, kortweg Schiphol). De aanvraag is nadien enkele malen aangevuld.

Procedure

Op deze aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), van toepassing. Hiertoe is een voorbereidingsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt.) van 14 december 2020, 65117.

Op 15 februari 2021 is in de Staatscourant (Stcrt. 72640) kennis gegeven van het ontwerpbesluit waarbij is gewezen op de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen van 16 februari tot en met 29 maart 2021. Gedurende deze periode zijn 259 zienswijzen naar voren gebracht. Voor de ingediende zienswijzen en de reactie daarop verwijs ik naar bijgevoegde nota van antwoord.

Enkele van de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) over het milieueffectrapport (hierna: MER) bij het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel 2020¹ waren aanleiding om u d.d. 21 februari 2022 te verzoeken de aanvraag aan te vullen en daarbij uit te gaan van een andere bepaling van de referentiesituatie dan in de

¹ [Adviezen - Commissiener.nl](#). Het Nieuwe Normen – en Handhavingstelsel zal worden vastgelegd in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. Voor dat LVB wordt een MER wordt opgesteld. Het advies van de cie mer gaat over het MER bij het ontwerp LVB, aan welk LVB dezelfde passende beoordeling als voor de natuurvergunning ten grondslag ligt.

oorspronkelijke aanvraag was gedaan. Ik ga hier onder "inzichten referentiesituatie" nader op in.

Naar aanleiding van de Hoofdlijnenbrief Schiphol d.d. 24 juni 2022 is aan u op 14 juli 2022 verzocht om rekening te houden met het kabinetsbesluit om het aantal vliegtuigbewegingen (hierna: vtb) te beperken tot 440.000.

U heeft hieraan voldaan in een aanvulling d.d. 29 augustus 2022, nader aangevuld d.d. 19 september 2022. Na beoordeling van deze aanvullingen kwam ik tot de conclusie dat de aanvullingen op enkele punten nog te weinig gegevens bevatten dan wel onduidelijk zijn. In mijn brief d.d. 23 december 2022 verzocht ik u om de aanvraag verder aan te vullen.

Op 17 maart 2023 heeft u aan dit verzoek voldaan. Aanvullingen zijn daarbij verwerkt in één integrale en geactualiseerde passende beoordeling. Naar aanleiding van een nader verzoek van 17 mei 2023 is de passende beoordeling op 2 juni nog een keer aangepast. Op 13 juli 2023 is daarnaast nog een aanvulling aangeleverd die betrekking heeft op een precisering met betrekking tot het maatschappelijk verkeer (zie hierna). Verder zijn op 14 en 15 september 2023 actualisaties aangeleverd voor wat betreft het extern salderen (zie de bijlagen bij dit besluit).

In de brief die uw aanvulling van 29 augustus 2022 begeleidt, geeft u aan dat u vergunning vraagt voor maximaal 440.000 vtb op het moment dat dit aantal wettelijk is verankerd en van kracht is (dan wel voor zover aan de orde, het aantal vliegtuigbewegingen dat volgt uit de Balanced Approach of juridische procedures), in combinatie met een toestemming – voor de periode tot van kracht worden van een nieuw maximum – voor de huidige situatie met maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen.

Toekomst Schiphol

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet een besluit genomen over de toekomst van Schiphol. Met dit besluit wil het kabinet een nieuwe balans vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor de verbinding van Nederland met de rest van de wereld en de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven.

Spoor 2 van het Hoofdlijnenbesluit ziet op het verankeren van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 440.000 vliegtuigbewegingen in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). In het kader van Europese verordening 598/2014², dient voor de effectuering van spoor 2 de zogenaamde Balanced Approach-procedure voor geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens te worden doorlopen. Op 1 september 2023 is het notificatiedocument³ ingediend bij de Europese Commissie. De Europese Commissie kan gedurende de notificatiefase vragen stellen over het aangeleverde pakket en een toets uitvoeren op het doorlopen proces en de inhoud. Uiteindelijk

² Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

³ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/09/01/beeindigen-anticiperend-handhaven-en-start-notificatiefase-balanced-approach-procedure-hoofdlijnenbesluit-schiphol>

zal de Commissie zich uitspreken over het maatregelenpakket of aandachtspunten meegeven.

DGNV / 20307623

Op enig moment kan de Balanced Approach leiden tot een ander maximum aantal vliegtuigbewegingen dan de 440.000 vliegtuigbewegingen die Schiphol heeft aangevraagd. Het kabinet beslist vervolgens over de definitieve effectuering van de maatregelen.

Besluit

Ik besluit om op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb een vergunning te verlenen voor een jaarlijks⁴ aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen (vtb) handelsverkeer, klein luchtverkeer (general aviation) en alle met de exploitatie samenhangende grondgebonden activiteiten. Daarnaast verleen ik tijdelijk tot het moment waarop het LVB is gewijzigd vergunning voor een jaarlijks aantal van 500.000 vtb.

Mocht uit het LVB een hoger aantal dan 440.000 vtb voortvloeien dan is dat hogere aantal toegestaan, uiteraard tot een maximum van 500.000 vtb.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die eraan ten grondslag liggen. De aanvraag en de aanvullingen hierop en definitieve versies van de bijlagen maken onderdeel uit van dit besluit. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de documenten die onderdeel uitmaken van deze vergunning.

1. Aanvraag

1.1. Onderwerp

U heeft een vergunning aangevraagd voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol.

De aanvraag omvat de volgende tot het project behorende activiteiten:

Luchtgebonden activiteiten

Landen, stijgen en taxiën bestaande uit:

- (i) 440.000 vtb handelsverkeer (of indien in het LVB een ander aantal vtb wordt opgenomen: dat aantal) en tijdelijk totdat LVB is gewijzigd: 500.000 vtb handelsverkeer; en
- (ii) general aviation⁵.

Grondgebonden activiteiten,

zoals toegestaan (en met het geheel van effecten) op grond van de vigerende omgevingsvergunning (milieu) voor Luchthaven Schiphol. Dit betreft met name:

- Het in gebruik hebben van auxiliary power units (APU): gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet en stroom die benodigd is voor andere functies dan voor voortstuwing;
- Proefdraaien; het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stilstaat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen;

⁴ Jaarlijks betekent hier per gebruiksjaar. Een gebruiksjaar van Schiphol loopt volgens het LVB van 1 november van een jaar tot 31 oktober van het jaar daarop.

⁵ GA-verkeer betreft over het algemeen toestellen met een startgewicht kleiner dan 6.000 kg en voor twee tot maximaal een tiental passagiers (zakenjets, helikopters).

- Platformverkeer; het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform;
- Het in gebruik hebben van ground power units (GPU): verrijdbare apparaten die geparkeerde vliegtuigen van stroom voorzien;
- Gasverbruik van de gebouwen;
- Baanonderhoud aan de Polderbaan;
- Andere werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Schiphol.

De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een direct gevolg van de exploitatie van Schiphol. Daarom is dit effect betrokken in de passende beoordeling en de stikstofberekening.

De passende beoordeling is mede opgesteld ten behoeve van de besluitvormingsprocedure van het in procedure zijnde nieuwe LVB.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de activiteiten verwijs ik naar de aanvraag, de PB en de bijlagen daarbij.

1.2. Bevoegdheid

Op basis van artikel 1.3, vijfde lid, van de Wnb en de artikelen 1.2 en 1.3, eerste lid, aanhef en sub a, onder 4°, van het Besluit natuurbescherming luidend: 'aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van (...) de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' ben ik bevoegd om op uw aanvraag te beslissen.

De exacte wetteksten zijn te raadplegen op <https://wetten.overheid.nl>

1.3. Vergunningplicht

RSG is niet in het bezit van een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb voor het exploiteren van een luchthaven. Vanwege het ontbreken van een dergelijke vergunning zijn handhavingsverzoeken ingediend. Deze verzoeken zijn door mij onderzocht.

In het handhavingsbesluit van 2 april 2020 (DGNVLG/2001459) heb ik geconcludeerd dat de exploitatie van Schiphol een vergunningplichtige activiteit betreft. Er is sprake van een project omdat significante effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen worden veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. Er is echter ook sprake van aanzienlijke bestaande rechten, omdat al toestemming was verleend voor de luchthaven voordat de verplichting van een voorafgaande passende beoordeling van artikel 6, lid 3, Habitatrichtlijn ging gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden. Ik heb geoordeeld dat handhaving onevenredig is, mede in het licht van de bestaande rechten.

Bij brief van 28 april 2020 (DGNVLG/20099998) heb ik RSG aangezegd uiterlijk op 1 oktober 2020 een vergunningaanvraag in te dienen met daarbij een PB en stikstofberekening, om aan te tonen in hoeverre de huidige exploitatie van de luchthaven past binnen de referentie voor het maximaal toegestaan gebruik.

Bij besluit van 29 september 2020 (RVO/494-38727)⁶ heb ik de ingediende bezwaren van één bezwaarmaker niet-ontvankelijk en van twee andere bezwaarmakers, waaronder RSG, tegen het hierboven genoemde handhavingsbesluit ongegrond verklaard. Ik heb het handhavingsbesluit niet herroepen.

Inzichten referentiesituatie

Zoals hiervoor aangegeven, waren het advies van de Commissie m.e.r. over het Nieuw Normen en Handhavingsstelsel Schiphol en de ingediende zienswijzen voor mij aanleiding om de referentiesituatie voor Schiphol te heroverwegen en Schiphol op 21 februari 2022 te verzoeken om de aanvraag aan te vullen. Ook met de nieuwe inzichten bleef de conclusie dat Schiphol over een vergunning dient te beschikken, onveranderd. Wel heeft de nieuwe informatie gevolgen wanneer de aangevraagde situatie wordt afgezet tegen de bestaande rechten (de referentiesituatie).

1. Voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). De referentiesituatie wordt, gedifferentieerd naar verschillende gebieden dus in eerste instantie bepaald door hetgeen mogelijk was op de verschillende referentiedata van de door het vierbanenstelsel geraakte gebieden.
2. De toestemming voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 1996, is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de nieuwe referentiesituatie voor die gebieden.
Voor gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt na het besluit uit 1996, maar vóór het besluit uit 2000, wordt eveneens bepaald welk van die twee besluiten de meest vergaande inperking oplevert. Immers, ofwel de toestemming op de Europese referentiedatum is kleiner, en het besluit uit 2000 is een uitbreiding, ofwel de ruimere toestemming op de Europese referentiedatum is publiekrechtelijk ingeperkt in 2000.
3. In 2003 is het project uitgebreid met de vijfde baan (Polderbaan). Omdat de uitbreiding in het Luchthavenverkeerbesluit 2003 niet is beoordeeld met inachtneming van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, moet die beoordeling nu plaatsvinden bij de aanhangige vergunningaanvraag. Er moet worden beoordeeld of de uitbreiding van het project met de vijfde baan heeft geleid tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de eerdere referentiesituatie. Dat betekent dat beoordeeld moet worden of de uitbreiding met de vijfde baan heeft geleid tot:
 - a) een toename van depositie op de Natura 2000-gebieden die al werden geraakt door het vierbanenstelsel, en/of
 - b) een toename van depositie op nieuwe Natura 2000-gebieden waarvan de Europese referentiedatum vóór 2003 ligt.

⁶ <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

4. Gebieden waarvan de Europese referentiedatum ná 2003 ligt, mogen bij de beoordeling onder punt 3 buiten beschouwing worden gelaten. Uitgaande van gedifferentieerde referentiedata per Natura 2000-gebied, is toestemming verleend voor de uitbreiding met de vijfde baan vóór de Europese referentiedatum van die gebieden, 7 december 2004, en is hetgeen mogelijk was op die datum in beginsel de referentiesituatie voor deze gebieden.
5. In 2008 is de referentiesituatie voor de gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt op 7 december 2004, publiekrechtelijk ingeperkt door de 480.000 vliegtuigbewegingen, zodat dat de referentiesituatie bepaalt ten aanzien van die gebieden.⁷
6. In het besluit op de vergunningaanvraag moet de situatie onder punt 3, plus een nu aangevraagde toename daarvan, en de aangevraagde toename ten opzichte van punt 5 worden beoordeeld op significante effecten. Voor zover dergelijke effecten niet zijn uit te sluiten, moeten deze effecten worden gemitigeerd voordat een vergunning kan worden verleend voor de luchthaven.

Samenvattend betekent dit dat sprake is van twee referentiesituaties:

- voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum van vóór 2003 wordt uitgegaan van het Aanwijzingsbesluit 2000 met in 2002 maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen. Dit is een situatie voor de ingebruikname van de Polderbaan;
- voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 wordt uitgegaan van het LVB 2008 en behoort het gebruik van de Polderbaan tot de referentiesituatie. Daarbij geldt dat het gebruik is beperkt tot 480.000 vliegtuigbewegingen.

In uw aanvulling op de aanvraag heeft u de referentiesituatie in beeld gebracht overeenkomstig de hiervoor geschetste lijn. Daarbij is ook gebleken van effecten die gemitigeerd moeten worden. Het betreft effecten als gevolg van stikstofdepositie. Zie verder onder 2.3. 'Stikstofberekening en effect'.

1.4. Beoordeling van projecten

1.4.1. Project met mogelijk significante gevolgen

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

De exploitatie van een luchthaven is blijkens de jurisprudentie één project.⁸

⁷ Stb. 2008, 390

⁸ ABRS 18-7-2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 5.3

1.4.2. Passende beoordeling

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

Hierna volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die is neergelegd in de passende beoordeling en onderliggende stukken.

2. Beoordeling

2.1. Afbakening

Gebieden en referentiesituatie

In de passende beoordeling (hierna: PB) worden de effecten van de activiteiten van de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden beoordeeld. De PB beschouwt hiervoor de effecten van de "Voorgenomen Activiteit". Dit betreft het gebruik van de start- en landingsbanen volgens de regels van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). De effecten worden in beeld gebracht zoals die kunnen ontstaan met het huidige toegestane maximum aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen en voor de transitie naar de door het kabinet beoogde situatie zoals die ontstaat als het maximumverkeersvolume wordt teruggebracht naar 440.000 vliegtuigbewegingen.

Bij het in kaart brengen van de effecten van de voorgenomen activiteit, gaat het om de effecten afgezet ten opzichte van een referentiesituatie. Voor de PB is, zoals hiervoor beschreven, sprake van twee referentiesituaties:

- Voor Natura 2000 gebieden met een referentiedatum van vóór 2003 is uitgegaan van het Aanwijzingsbesluit 2000 met in 2002 maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen (referentiejaar 2002). Dit is een situatie voor de ingebruikname van de Polderbaan.
- Voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 is uitgegaan van het LVB 2008 en behoort het gebruik van de Polderbaan tot de referentiesituatie (referentiejaar 2008). Daarbij geldt dat het gebruik is beperkt tot 480.000 vliegtuigbewegingen.

Volgens de PB kan de Voorgenomen Activiteit effecten hebben op de volgende Natura 2000-gebieden:

Referentiejaar 2002

Arkemheen
Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein
De Wilck
Eemmeer & Gooimeer Zuidoever
Eilandspolder
Iperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske
Lepelaarplassen
Markermeer & IJmeer
Naardermeer
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
Oostelijke Vechtplassen
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder
Zouweboezem
Zwanenwater & Pettemerduinen

Referentiejaar 2008

Botshol
Coepelduynen
Kennemerland-Zuid
Kolland & Overlangbroek
Meijendel & Berkheide
Noordhollands Duinreservaat
Polder Westzaan
Polder Zeevang
Schoorlse Duinen
Uiterwaarden Lek
Westduinpark & Wapendal

Gevolgen

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de PB welke denkbare typen gevolgen redelijkerwijs kunnen optreden. Dit zijn gevolgen met betrekking tot:

- Geluid
- Licht
- Beweging
- Vogelaanvaringen
- Stikstofdepositie

De toename van het aantal vliegtuigbewegingen voor de Voorgenomen Activiteit ten opzichte van de referenties in combinatie met een verschuiving in het baangebruik zorgt voor een toe- dan wel afname van vliegtuigbewegingen op de verschillende vliegroutes. Hierdoor zal op sommige routes boven (of binnen 2 km langs) Natura 2000-gebieden het aantal vliegtuigbewegingen tussen de 2.000 en 3.000 ft toenemen en op andere afnemen.

Conform de methodiek van AERIUS Calculator is voor de effectbeoordeling van stikstofdepositie op hexagoonniveau in alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden getoetst. Deze effectbeoordeling volgt in paragraaf 2.3. (Stikstofberekening en effect).

Natuurwaarden

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

- Natuurlijke habitats (habitattypen)
- Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten
- Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten:
 - broedvogels
 - niet-broedvogels

De beschermde waarden en de relevante instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden staan vermeld op www.natura2000.nl

Conclusie afbakening

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

2.2. Mogelijke effecten en mitigatie

In paragraaf 2.3. wordt ingegaan op de effectbeoordeling van stikstofdepositie. In de onderstaande paragrafen worden de andere relevante effecten besproken.

2.2.1. Geluid, licht en optische verstoring

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

Grondgebonden activiteiten

De PB stelt in paragraaf 4.1 van het Hoofdrapport dat significante gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen door grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein uitgesloten kunnen worden. De banen en infrastructuur zijn op minstens 7 km verwijderd van het meest nabije Natura 2000-gebied waardoor verstoring door geluid door grondgebonden activiteiten uitgesloten kunnen worden.

Ook volgens deelrapport 3d (Ecologische beoordeling) hebben de grondgebonden handelingen op Schiphol, zeker geen effecten door emissies van licht of geluid op instandhoudingsdoelstellingen van nabije Natura 2000-gebieden omdat de afstand tot Natura 2000-gebieden te groot is om nog effecten te kunnen veroorzaken.

Wegverkeer

Als gevolg van de Voorgenomen Activiteit is er een aantrekkende werking op het wegverkeer. Dit omvat ook verkeer op het luchthaventerrein zoals taxi's, het halen en brengen van passagiers (en vracht) en bussen die niet onder de grondgebonden activiteiten van de Luchthaven Schiphol zelf vallen. Deze verkeersstromen zijn geen onderdeel van de Voorgenomen Activiteit, maar zijn daar wel een (direct) gevolg van en de effecten moeten dan ook worden beoordeeld in het kader van de Wnb.

In deelrapport 3b -Ecologische beoordeling- is aangegeven dat op en direct rond Schiphol het wegverkeer en parkeren zal bijdragen aan beweging, geluid en lichtemissies. Omdat ook deze op grote afstand van de meest nabije Natura 2000-gebieden plaatsvinden, kunnen effecten op de instandhoudingsdoelstellingen, met uitzondering van stikstofdepositie, al op voorhand al geheel uitgesloten worden.

Luchtgebonden activiteiten

Luchtgebonden activiteiten kunnen effecten op Natura 2000-gebieden veroorzaken als gevolg van lager of vaker overvliegen door vliegtuigen of door toename van geluid door overvliegende vliegtuigen. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot visuele verstoring en verstoring door geluid.

In de paragrafen 2.2.1 en 2.2.3 van deelrapport 3d - Ecologische beoordeling - van de PB wordt onderzoek aangehaald waarin criteria voor visuele verstoring en verstoring door geluid zijn bepaald. Visuele verstorende effecten op vogels en andere dieren kunnen optreden indien lager wordt gevlogen dan 3.000 ft (914 m) en op afstanden tot 2 kilometer naast Natura 2000-gebieden. Vertrekkende toestellen blijken vrijwel altijd (ruim) boven de 3.000 ft te vliegen als deze Natura 2000-gebieden kruisen (waaronder langsvliegen op 2 kilometer of minder). Volgens de PB zijn er daarom van het vertrekkend verkeer geen effecten van visuele verstoringen op Natura 2000-gebieden te verwachten. Landende toestellen blijken wel op hoogtes lager dan 3.000 ft verschillende Natura 2000-gebieden te kruisen.

Vliegtuigen die over of nabij Natura 2000-gebieden vliegen, kunnen daarnaast verstoring veroorzaken doordat geluid geproduceerd wordt dat dieren beïnvloedt. Vanaf een LAeq geluidbelasting van 42 of 43 dB(A) is er een kans op verstoring van vogels van open gebied (weidevogels) en voor bosvogels vanaf 47 dB(A). Deze drempelwaarden gelden voor gevoelige soorten. Voor minder gevoelige soorten wordt een drempelwaarde van 55 dB(A) gehanteerd. In de PB wordt getoetst aan de 43 dB(A) LAeq contour.

Voor vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft of meer dan 2.000m naast de Natura 2000-gebieden wordt op basis van bestaande literatuur ervan uitgegaan dat deze geen significant negatieve effecten veroorzaken op instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van verstoring door geluid of door optische verstoring.

In de PB (deelrapport 3b Ecologische beoordeling) is aangegeven dat als gevolg van de Voorgenomen Activiteit een deel van de vliegtuigbewegingen van baan en/of route veranderen waardoor boven sommige delen van Natura 2000-gebieden het aantal vliegtuigbewegingen onder de 3.000 ft zal toenemen.

Volgens de PB zal dat leiden tot een verschuiving van de 43 dB(A) LAeq geluidcontouren ten opzichte van de geldende referentiesituatie boven enkele Natura 2000-gebieden. Dit betreft: Eilandspolder, Noordhollands Duinreservaat en Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder.

In de PB is aangegeven dat er door verandering van gebruik van vliegroutes en vlieghoogtes boven enkele Natura 2000-gebieden ook er meer optische verstoring zou kunnen optreden. Dit betreft: Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein, Eilandspolder, Meijendel & Berkheide, Nieuwkoopse Plassen en De Haeck, Noordhollands Duinreservaat, Polder Westzaan en Schoorlse Duinen.

Volgens de PB kunnen uiteindelijk negatieve effecten als gevolg van geluid of optische verstoring met zekerheid worden uitgesloten. Dit betreft onder meer de meervleermuis, alle vissoorten, alle broedvogels en de meeste invertebraten. Ten aanzien van de verstoringgevoeligheid voor geluid en/of optische verstoring voor de gevlekte witsnuitlibel en de noordse woelmuis is op basis van de best beschikbare kennis, waaronder de beheerplannen en expert opinion voldoende reden om aan te nemen dat deze soorten geen effecten ondervinden van de

veranderingen in geluid of vliegtuigbewegingen zoals deze als gevolg van de Voorgenomen Activiteit mogelijk gemaakt worden.

Vogelaanvaringen

In de PB (deelrapport 3b -Ecologische beoordeling) is aangegeven dat opstijgende en landende vliegtuigen in aanvaring kunnen komen met vogels (en andere dieren). Dit kan een directe aanvaring zijn, maar vogels kunnen ook geraakt worden door turbulentie of uitstoot uit motoren (luchtwervelingen) waardoor ze gewond of gedood worden. Deze aanvaringen kunnen betrekking hebben op soorten die broeden in Natura 2000-gebieden.

Volgens de PB (deelrapport 3b Ecologische beoordeling) gelden voor deze vogelaanvaringen de volgende conclusies:

- Verreweg de meeste vogelaanvaringen betreffen algemene vogelsoorten.
- Er is een hoog percentage roofvogels onder de aanvaringslachtoffers, waaronder ook de velduil. Het aantal aanvaringslachtoffers onder de velduil ligt in de ordegrrootte van 1% van de totale winterpopulatie. Omdat de aangewezen instandhoudingsdoelen (broedgebieden) voor de velduil als broedvogel ver van Schiphol aflaggen, is een direct effect op deze doelen uit te sluiten.
- Andere groepen met relatief veel aanvaringslachtoffers zijn meeuwen, kieviten, zwaluwen en spreeuwen. Daarvan zijn maar enkele soorten doelsoort voor Natura 2000-gebieden en een effect op de instandhoudingsdoelen kan uitgesloten worden.
- Veranderingen in gebruik van de vliegroutes zal niet tot meer of minder aanvaringslachtoffers leiden.

Ik onderschrijf de PB op voornoemde aspecten en acht significante effecten van geluid, licht en optische verstoring op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Maatschappelijk verkeer

Volledigheidshalve merk ik hierbij op dat ik begin 2023 ermee heb ingestemd dat het maatschappelijk vliegverkeer van en naar Schiphol, te weten kustwacht en politie, buiten de vergunningaanvraag wordt gelaten. Voor het maatschappelijk verkeer van en naar Schiphol is namelijk sprake van bestaande rechten, waarvoor geen vergunning nodig is. Alleen ingeval structureel lager dan 150 meter wordt gevlogen boven Natura 2000-gebieden (bijvoorbeeld in het kader van oefeningen) is mogelijk een vergunning nodig. Het is in dat geval aan de hulpdiensten om daarvoor een vergunning aan te vragen.⁹

2.3. Stikstofberekening en effect

Bij stikstofdepositie gaat het om verslechtering van habitats en leefgebieden voor soorten die stikstofgevoelig zijn. Hiervoor is per Natura 2000-gebied bepaald of er ten opzichte van de referentiesituatie toename zijn van stikstofdepositie als gevolg van de Voorgenomen Activiteit. Deze effecten zijn in kaart gebracht voor de luchtgebonden activiteiten, de grondgebonden activiteiten en het wegverkeer.

⁹ Ik verwijs naar het memo maatschappelijk verkeer Schiphol d.d. 27 juni 2023, dat onderdeel uitmaakt van de bij deze natuurvergunning ter inzage gelegde stukken.

De stikstofdeposities als gevolg van de luchtgebonden activiteiten en grondgebonden activiteiten zijn bepaald met de AERIUS Calculator die op 26 januari 2023 (AERIUS `versie 2022`) beschikbaar is gekomen.

2.3.1 Opzet onderzoek

Naar aanleiding van zienswijzen op het ontwerpbesluit en het advies van de Commissie m.e.r. op het MER heb ik bij brief van 21 februari 2022 mijn uitgangspunten ten aanzien van de referentiesituatie en de vlootsamenstelling gewijzigd en heb ik RSG gevraagd haar aanvraag aan te vullen. Ook nadien is RSG gevraagd haar aanvraag op onderdelen aan te vullen.

Dit leidt ertoe dat er verschillen zijn tussen de resultaten in de oorspronkelijke aanvraag, de aanvullingen en de nu voorliggende aanvraag. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- Het wijzigen van de referentiesituatie waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden met een referentiedatum voor en na 2003.
- Het wijzigen van de invulling van de vloot in de referentiesituaties.
- Het aanpassen van het GA light verkeer van de Oostbaan; enerzijds het actualiseren van het aantal bewegingen en anderzijds het uitsluiten van maatschappelijk verkeer voor de vergunningaanvraag van RSG.
- Het actualiseren van de platformbronnen op basis van brandstofverbruik.
- Het aanpassen van het walstroomgebruik in de referentie 2008.
- Het toevoegen van baanonderhoud aan de Polderbaan.
- Andere werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Schiphol.
- Het gasverbruik voor de verwarming van gebouwen is beperkt tot alleen die aansluitingen die vallen onder de Wm-vergunning van RSG.
- Ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking zijn effecten op voorhand uitgesloten doordat als gevolg van het mobiliteitsplan het aantal extra bewegingen ten gevolge van de voorgenomen activiteit niet leidt tot meer voertuigbewegingen met een verbrandingsmotor dan in de referentiesituatie.
- Het AERIUS model is gedurende het traject verschillende keren aangepast. Dit betreft zowel actualisatie van de gebruikte data (GDN en emissiefactoren) als het invoeren van de 25 km grens als afstand tot waar de berekende depositie nog kan worden toegerekend aan de bron.

De deposities van de Voorgenomen Activiteit zijn vergeleken met een referentiesituatie die afhankelijk is van de Europese referentiedatum van de Natura 2000-gebieden.

- Voor Natura 2000 gebieden met een referentiedatum van vóór 2003 is uitgegaan van het Aanwijzingsbesluit 2000 met maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen. Dit is een situatie voor de ingebruikname van de Polderbaan.
- Voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 behoort het gebruik van de Polderbaan tot de referentiesituatie. Daarbij geldt dat het gebruik is beperkt tot 480.000 vliegtuigbewegingen.

De beschouwde bronnen betreffen: airborne (vluchtfase), taxiën, APU, GPU, proefdraaien, platformverkeer, gasverbruik voor de gebouwverwarming en werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Schiphol.

Het baanonderhoud maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het project (vierbanenstelsel) dat al was toegestaan op de Europese referentiedata (is dus bestaand recht) en is niet afzonderlijk in kaart gebracht. Uitzondering vormt het effect van baanonderhoud voor de Polderbaan op de stikstofdepositie ten opzichte van de referentie Aanwijzingsbesluit 2000. Dit baanonderhoud aan de Polderbaan is daarom wel afzonderlijk in aanvulling op de aanvraag meegenomen.

NB Baanonderhoud aan Polderbaan en andere werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer zijn in de paragrafen 2.3.1 en 2.3.2 nog niet beschouwd; zie daarvoor de paragrafen 2.3.4 en 2.3.5.

Grondgebonden activiteiten

- Voor de grondgebonden activiteiten zijn de stikstofemissies bepaald van het APU- en GPU-gebruik, het proefdraaien van vliegtuigmotoren, het platformverkeer en het gasverbruik van gebouwen.

De emissies van het APU-gebruik zijn bepaald op basis van de vloot en baangebruik in combinatie met informatie over de locaties van vliegtuigopstelplaatsen (VOP's), de verdeling van vliegverkeer over de vliegtuigopstelplaatsen en het gebruik van walstroom en GPU.

Het proefdraaien in de referenties is gebaseerd op beschikbare historische data die het meest aansluiten bij de gebruikte referentiejaren: het kerosineverbruik in de jaren 2002 en 2006 en 2019. Het gebruik in 2002 en 2006 is naar rato geschaald naar het vergunde aantal bewegingen in de twee referentiesituaties. De hoeveelheid proefdraaien is inmiddels sterk verminderd en de emissies bedroegen in 2019 nog slechts 2,7 ton NO_x. Voor de Voorgenomen Activiteit is in de modellering conform de Wm-vergunning rekening gehouden met maximaal 300 keer proefdraaien met een totale emissie van 5,58 ton NO_x.

De emissies van de grondbronnen zijn bepaald op basis van het brandstofverbruik in 2000, 2008 en 2019 waarbij geschaald is naar het aantal vergunde dan wel beoogde aantal vliegbewegingen. Uitzondering vormt het gasverbruik voor de verwarming van de gebouwen. Het gasverbruik wordt voornamelijk door andere factoren bepaald dan het aantal vliegtuigbewegingen en is daarom niet geschaald.

De grondbronnen dragen volgens de PB in de referentiesituaties voor respectievelijk 11% en 13% bij aan de totale emissies; voor de Voorgenomen Activiteit is dit 6%. Deze afname wordt veroorzaakt door de verschoning van vooral het platformverkeer na 2008. De emissies van de grondbronnen zijn daardoor in de voorgenomen activiteit respectievelijk 42% en 53% lager dan de emissies van de grondbronnen in de twee referentiesituaties.

De emissie van de APU bronnen leidt in de Voorgenomen Activiteit in een aantal gebieden tot een toename van de depositie. Ten opzichte van het

Aanwijzingsbesluit 2000 neemt de emissie weliswaar af maar de verdeling van de emissies over de vliegtuigopstelplaatsen (VOPs) is verschillend waardoor in het Naardermeer en de Oostelijke Vechtplassen toch op een beperkt aantal hexagonalen de depositie toeneemt (toename van maximaal 0,01 mol/ha/jaar). Ten opzichte van het LVB 2008 neemt de emissie in de Voorgenomen Activiteit toe waardoor ook de depositie toeneemt met maximaal 0,04 mol/ha/jaar in Kennemerland-Zuid.

Voor de platformbronnen en het proefdraaien geldt dat deze als gevolg van de verschoning van deze platformbronnen en de sterke afname van het proefdraaien, steeds tot een afname van de depositie leiden. De depositie-afname ten gevolge van deze bronnen compenseert de toename van andere bronnen voor een groot deel.

Luchtgebonden activiteiten

De emissies van het vliegverkeer zijn bepaald op basis van het aantal vliegtuigbewegingen, de vlootsamenstelling, baangebruik, vliegroutes en vliegprocedures met LEASiT in een driedimensionaal grid in een studiegebied van 120 x 120 km. Dit gebied omvat alle vliegtuigemissies die onder 3.000 ft optreden.

Voor de referentiesituatie is het maximale toegestane gebruik bepalend. De uitgangspunten die daarbij horen moeten realistisch en aannemelijk zijn. In lijn met mijn aanvullingsverzoek van 21 februari 2022 is de volgende aanpak gehanteerd voor het bepalen van de vlootsamenstelling in de referentiesituaties:

1. Voor het Aanwijzingsbesluit 2000 is het aantal vliegtuigbewegingen 460.000, voor het LVB 2008 is dit aantal 480.000 vliegtuigbewegingen.
2. Uitgangspunt is het aantal vliegtuigbewegingen voor de verschillende geluidscategorieën en het baan- en routegebruik zoals verondersteld in de grenswaardenscenario's.
3. Per geluidscategorie is bepaald welke vliegtuigtypes in representatieve jaren voor respectievelijk het Aanwijzingsbesluit 2000 en het LVB 2008 in praktijk hebben gevlogen op Luchthaven Schiphol, op basis van registraties van het vliegverkeer in CISS7.
4. Hierbij zijn de volgende jaren gehanteerd als representatieve jaren:
 - Aanwijzingsbesluit 2000: periode 2000 t/m 2003
 - LVB 2008: periode 2007 t/m 2019
5. Op basis van deze vliegtuigtypes en hun aandeel binnen een geluidscategorie, is bepaald welke stikstofemissie mogelijk is uitgaande van het aantal vliegtuigbewegingen per geluidscategorie volgens het grenswaardescenario.
6. Voor de referentiesituatie voor het LVB 2008 is er hierbij rekening mee gehouden dat een grenswaarde geldt voor de geïndexeerde emissies van NOX.
7. Het jaar dat aldus leidt tot de hoogste totale emissies, is geselecteerd als het maatgevende jaar.
8. De meeste vliegtuigtypes worden uitgevoerd met verschillende types en/of varianten van motoren. De hoeveelheid stikstof die tijdens de start, de landing en het taxiën vrijkomt, verschilt daardoor per uitvoeringsvariant van het vliegtuigtype. In mijn brief aan RSG van 21 februari 2022 zijn twee routes geschetst om de motortypes te bepalen per vliegtuigtype:

- Route A: uitgaan van het meest voorkomende motortype per vliegtuigtype, of
- Route B: uitgaan van alle voorkomende motortypes per vliegtuigtype naar rato van het voorkomen.

De beide routes zijn uitgewerkt in deelrapport 2 – Scenario's. "Route B" blijkt maatgevend voor de realistische worst case situatie voor beide referentiesituaties. De vlootsamenstelling in de jaren 2002 (voor het Aanwijzingsbesluit 2000) en 2015 (voor het LVB 2008) zijn daarbij de maatgevende jaren. De vlootsamenstelling in de referentiesituaties is op basis hiervan bepaald.

Het vliegverkeer zorgt voor de grootste bijdrage aan de totale uitstoot van NO_x. Uit figuur 2 van deelrapport 3b blijkt dat de emissie in de vluchtfase veruit de grootste bijdrage levert gevolgd door de taxifase.

De taxiroutes verbinden de start-/landingsbanen met de vliegtuigopstelplaatsen (VOPs) en zijn weergegeven in Figuur 1 van deelrapport 3b (Emissies en depositie).

Vanwege brandstofbesparing en de daaraan gekoppelde vermindering van de CO₂ uitstoot wordt in sommige gevallen tijdens het taxiën één van de motoren van het vliegtuig uitgezet. Volgens de PB gebeurde dit in het verleden eigenlijk alleen bij driemotorige en viermotorige vliegtuigen na de landing, maar gebeurt dit tegenwoordig echter ook meer en meer bij tweemotorige vliegtuigen. Dit is zowel het geval tijdens het taxiën van het platform naar de startbaan voor vertrek van de luchthaven als tijdens het taxiën van de landingsbaan naar het platform na aankomst op de luchthaven. Om voor de start alle motoren te kunnen gebruiken, zal de motor die tijdens het taxiën uit staat wel een aantal minuten voor de start opgestart moeten worden om op te warmen. Op basis van nieuwe gegevens van de luchthaven is naast een opwarmtijd ook rekening gehouden met een afkoeltijd. Dit is voor landend verkeer de minimale tijd dat een motor na de landing moet blijven draaien om af te koelen, voordat deze uitgeschakeld kan worden. Tabel 1 van deelrapport 3b (Emissies en depositie) geeft een overzicht van de 1-motor-uit percentages en motor opwarm- en afkoeltijd in de taxi berekeningen.

Volgens de PB resulteert de emissie van airborne in de Voorgenomen Activiteit vrijwel steeds in een toename van de depositie ten opzichte van de referentie. De toename door airborne is het grootst in Botshol. In Botshol neemt op 100 hexagonen (zie Tabel 5, deelrapport 3b, Emissies en deposities) de depositie toe als gevolg van airborne (maximaal 0,85 mol/ha/jaar, zie ook Appendix F, tabel F1). Na herberekening vanwege het maatschappelijk verkeer bedraagt de toename maximaal 0,86 mol/ha/jaar.¹⁰ Een toename is in lijn met de hogere emissie van airborne in de Voorgenomen Activiteit (zie Tabel 2). Op hexagoon niveau kan er als gevolg van de gewijzigde vliegroutes nog steeds een afname optreden.

¹⁰ Zie noot 11 alsmede depositie Airborne in Excelbestand Schiphol overzicht depositieresultaten conservatieve RAV-codes d.d. 14 september 2023.

Voor het taxiën geldt dat de emissies ten opzichte van het Aanwijzingsbesluit 2000 sterk toenemen en ten opzichte van het LVB 2008 zeer gering (twee ton) afnemen. Het effect hiervan is af te lezen in Tabel 5 van deelrapport 3b: voor gebieden met als referentie Aanwijzingsbesluit 2000 leidt het taxiverkeer tot een toename van de depositie op een groot aantal hexagonen per gebied. In de gebieden met als referentie LVB 2008 is er alleen een effect in een deel van het Noordhollands Duinreservaat. De maximale toename wordt berekend in Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (0,36 mol/ha/jaar).

2.3.2 Effect van de voorgenomen activiteit

Uit de PB (tabel 5 deelrapport 3b) blijkt dat er dertien Natura 2000-gebieden zijn waar de stikstofdepositie als gevolg van de Voorgenomen Activiteit toeneemt, met 0,01 tot 0,73 mol/ha/jaar: Eilandspolder, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, Naardermeer, Oostelijke Vechtplassen, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder, Zwanenwater & Pettemerduinen, Botshol, Coepelduynen, Kennermerland-Zuid, Meijendel & Berkheide, Noordhollands Duinreservaat, Polder Westzaan en Schoorlse Duinen.

2.3.3 Mitigerende maatregelen

Gelet op hetgeen hiervoor in paragraaf 2.3.2 is opgemerkt, heeft RSG bezien in hoeverre de toename van stikstofdepositie met interne dan wel externe maatregelen kan worden voorkomen.

Interne maatregelen

Samengevat zijn er twee interne maatregelen geselecteerd die op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd en daarmee dus effectief zijn op het moment dat de natuurvergunning definitief wordt vastgesteld:

- 15% reductie van de emissies van het taxiën:

Door één motor uit te schakelen tijdens het taxiën kunnen de emissies worden beperkt. Dit 'N-1 taxiën' wordt in de huidige situatie door ca. 50% van het taxiënde verkeer naar de gate toegepast en door ca. 30% van het taxiënde verkeer vanaf de gate. Deze getallen zijn gebaseerd op gesprekken met de grootste airlines op Schiphol en geëxtrapoleerd naar de gehele vloot op Schiphol. RSG heeft geïnventariseerd of dit aandeel kan worden verhoogd als vliegtuigtypes die technisch in staat zijn om deze maatregel uit te voeren dat ook daadwerkelijk zouden doen en of de maatschappijen ook bereid zouden zijn om de maatregel uit te voeren als daar een richtlijn voor zou worden opgesteld. Volgens de PB kan het aandeel daarmee toenemen met een verwachte reductie van de stikstofemissie door taxiën van 15% t.o.v. de bestaande situatie. De reden waarom dit niet in 100% van de gevallen kan worden toegepast is omdat vliegtuigmotoren ook een warm-up en cool-down tijd kennen. Indien de taxitijd korter is dan deze tijd heeft het geen zin de N-1 procedure toe te passen, aangezien vertrekkende vliegtuigen dan aan de baankop alsnog zouden moeten wachten tot de tweede motor warm is. Daarnaast is het voor een aantal wide-body vliegtuigen technisch onmogelijk om op één motor te taxiën. Tot slot kunnen ook weerscondities een beperking opleveren in omstandigheden waarbij de taxibaan niet stroef genoeg is.

- 5% reductie van de emissies van de grondoperatie:

Door verdere elektrificatie van de grondoperatie, waaronder een beperking van het APU-gebruik tot 5 minuten vooraf aan het vertrek van de vliegtuigen in plaats van 10 minuten vooraf, is volgens de PB 5% reductie mogelijk ten opzichte van de bestaande situatie.

In de voorschriften is voorgeschreven dat het APU-gebruik dient te worden beperkt tot 5 minuten voorafgaand aan vertrek van de vliegtuigen en dat bij het taxiën een reductie van stikstofemissie dient plaats te vinden van 15% ten opzichte van de bestaande situatie als gevolg van het uitschakelen van een motor. Daarnaast is in de voorschriften een monitoringsverplichting opgenomen.

Uit tabel 6 van het Hoofdrapport blijkt dat er na het treffen van interne maatregelen nog steeds een toename van stikstofdepositie is op de eerdergenoemde tien Natura 2000-gebieden.

Externe maatregelen

Naast de hierboven beschreven interne maatregelen, zijn er aanvullend externe maatregelen getroffen om een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden te voorkomen

Bij deze maatregelen, die vallen onder de noemer "extern salderen", wordt de vergunde stikstofruimte van een derde partij voor maximaal 70% overgenomen door de zogeheten saldo-ontvangende partij, in dit geval RSG. Het extern salderen gebeurt overeenkomstig de Beleidsregel extern salderen, zoals vastgesteld door de Minister van LNV d.d. 9 oktober 2020 (Stcrt. 2020, 52486). Volgens dat beleid is het alleen mogelijk om extern te salderen met de feitelijk gerealiseerde capaciteit.

In de voorschriften is terzake bepaald dat van de vergunning uitsluitend gebruik kan worden gemaakt, indien de (saldogevende) activiteiten van de saldogevers - in overeenstemming met de Beleidsregel extern salderen (Stcrt. 2020, 52486) - zijn beëindigd en beëindigd blijven.

Deelrapport 3e - Extern Salderen beschrijft de externe maatregelen die RSG heeft geïmplementeerd om een depositietoename in de relevante Natura 2000-gebieden te voorkomen. NB Op 14 september 2023 heeft RSG dit rapport aangepast waarbij is uitgegaan van conservatieve RAV-codes.

Als resultaat van de interne en externe maatregelen, is in geen van de Natura 2000-gebieden meer een toename van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. Daarmee kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten. In alle relevante Natura 2000-gebieden is er als gevolg van de Voorgenomen Activiteit (luchtgebonden en grondgebonden; baanonderhoud aan Polderbaan en werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer nog niet beschouwd; zie hierna) met de interne én externe maatregelen gemiddeld een afname van de stikstofdepositie, met een maximale afname van 2,85 mol/ha/jaar in de Oostelijke Vechtplassen (zie tabel 7 hoofdrapport). Na herberekening vanwege het maatschappelijke verkeer is in de

Voorgenomen Activiteit (zonder baanonderhoud) de grootste afname in de Oostelijke Vechtplassen 2,84 mol/ha/jaar.¹¹ Hieruit volgt dat de maatregelen meer effect hebben dan strikt genomen noodzakelijk is. Hiermee zijn de maatregelen dus robuust.

2.3.4 Baanonderhoud

Baanonderhoud maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het project (vierbanenstelsel) dat al was toegestaan op de Europese referentiedata bestaand recht en is niet afzonderlijk in kaart gebracht. Uitzondering hierop is het baanonderhoud van de Polderbaan ten opzichte van de referentie Aanwijzingsbesluit 2000. Het baanonderhoud wordt uitgevoerd in een vaste cyclus: jaarlijks wordt aan elke baan gedurende één week onderhoud uitgevoerd. In jaar zeven wordt dit vervangen door medium baanonderhoud gedurende 5 á 6 weken en in jaar 14 door groot onderhoud met een looptijd van 16 weken. Het baanonderhoud heeft enerzijds effecten op de grond (mobiele werktuigen en verkeersaantrekkende werking) en anderzijds op de luchtoperatie. Er wordt tijdens het onderhoud immers niet van de betreffende baan gestart.

Het baanonderhoud aan de Polderbaan is als volgt gemodelleerd:

- Voor de grondactiviteit is uitgegaan van het groot onderhoud dat recent is uitgevoerd aan de Zwanenburgbaan (9,7 ton NO_x, 150 kg NH₃). De emissies van dit onderhoud zijn als maat genomen voor 16 weken onderhoud.
- Voor de effecten op de luchtoperatie is een inschatting gemaakt voor het effect op baangebruik, vliegroutes en taxiverkeer. Deze effecten zijn vervolgens door NLR met LEASiT doorgerekend naar een verdeling van de emissies in de ruimte.

Het effect op de stikstofdeposities is alleen beoordeeld voor de Natura 2000-gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen. Immers, voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 behoort het gebruik van de Polderbaan tot de referentiesituatie.

De maximale effecten op de depositie in mol/ha/jaar bij 16 weken onderhoud zijn gegeven in Tabel 6 van deelrapport 3b. In Eilandspolder, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Zwanenwater & Pettemerduinen leidt het gewijzigde baangebruik als gevolg van het onderhoud tot een afname van de stikstofdepositie. In het Naardermeer, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en Oostelijke Vechtplassen leidt het baanonderhoud tot een toename

¹¹ In de passende beoordeling van 2 juni 2023 is het maatschappelijk verkeer in de Voorgenomen Activiteit buiten de aanvraag gelaten. Wat betreft stikstof, is het in de referentiesituatie echter niet mogelijk het maatschappelijk verkeer los te beoordelen van het totale GA-verkeer. Voor een correcte vergelijking is het daarom nodig het maatschappelijk verkeer, voor wat betreft stikstof, in beide situaties mee te nemen. Bij brief van 13 juli 2013 heeft Schiphol alsnog beoordeeld of het meenemen van het maatschappelijk verkeer dat binnen de control zone volgens reguliere routes vliegt als deel van de voorgenomen activiteit tot een andere beoordeling leidt. Als gevolg van het meenemen van het maatschappelijk verkeer in de voorgenomen activiteit, zijn de weergegeven afnames na interne en externe maatregelen maximaal 0,01 mol/ha/jaar kleiner dan in de passende beoordeling van 2 juni 2023. Op 15 september 2023 heeft RSG een herberekening effecten maatschappelijk verkeer aangeleverd in verband met de aanpassing van het extern salderen (zie rapport externe saldering d.d. 14 september 2023).

van stikstofdepositie. In Nieuwkoopste Plassen & De Haeck wordt deze toename gecompenseerd door een afname van depositie door de grondbronnen.

Uit tabel 5, herberekening d.d. 15 september 2023, blijkt dat er, als resultaat van de interne en externe maatregelen, ook in de situatie met onderhoud in geen van de Natura 2000-gebieden een toename is van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. Daarmee kunnen significant negatieve effecten ook worden uitgesloten voor de jaren waarin er onderhoud plaatsvindt aan de Polderbaan.

2.3.5 Werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Schiphol

Schiphol heeft aangegeven jaarlijks diverse bouwwerkzaamheden uit te voeren die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Schiphol. De werkzaamheden zijn divers, van het plaatsen van kleine objecten, bijvoorbeeld een bushokje, tot de renovatie van een terminal. De effecten voor de natuur zijn in de aanvraag beoordeeld als onderdeel van de Voorgenomen Activiteit (zie rapport 3b, Emissies en deposities, paragraaf 3.6).

De bouwprojecten variëren jaarlijks zowel in omvang als locatie. Er zijn onvoldoende gegevens van de emissies van deze projecten in het verleden. De emissie ten gevolge van de bouwprojecten is in de PB ingeschat op basis van de gegevens van het recente groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan. Omdat dit project groot is in omvang én de stikstof emissies bekend zijn, is het gebruikt als een maatgevend project voor de maximale NO_x uitstoot van Schiphol door alle bouwprojecten gedurende het jaar. De emissies zijn daarbij opgeschaald naar rato van de doorlooptijd: 11 weken voor het groot onderhoud (9,7 ton NO_x en 0,15 ton NH₃) naar 52 weken voor de bouwprojecten (46 ton NO_x en 0,7 ton NH₃).

Het uitgangspunt voor de bouwprojecten is dat er maximaal 46 ton/jaar NO_x en 0,71 ton/jaar NH₃ wordt uitgestoten. Omdat Schiphol met de beschikbare mensen en middelen niet constant projecten als het groot onderhoud Zwanenburgbaan kan uitvoeren wordt deze inschatting volgens het PB gezien als een conservatieve inschatting voor de stikstof uitstoot van alle projecten samen.

Als resultaat van de interne en externe maatregelen, is ook in de situatie met (bouw)werkzaamheden in geen van de Natura 2000-gebieden een toename van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. Daarmee kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten.

De maximaal toegestane emissie is vastgelegd in de voorschriften in combinatie met een voorafgaande meldingsplicht van de werkzaamheden aan de toezichthouder.

2.3.6 Wegverkeer

Schiphol heeft een mobiliteitsplan opgesteld waarmee het aantal verkeersbewegingen (met verbrandingsmotoren) per jaar wordt beperkt tot het maatgevende (laagste) aantal in één van beide referentiesituaties. Dat is het

Aanwijzingsbesluit 2000 met 76.713 verkeersbewegingen met een fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddelde etmaal.¹² De verkeersaantrekkende werking kan daarmee worden uitgesloten als stikstofbron die voor de aanvraag relevant is.

Teneinde de reductie-opgave voor het mobiliteitsplan inzichtelijk te maken is het aantal verkeersbewegingen in de Voorgenomen Activiteit berekend. Dat is gedaan aan de hand van het verkeersmodel NHZ 3.1, het aantal reizigers met een herkomst of bestemming Schiphol (geen transfer-reizigers), de te vervoeren cargo-volumes en de te verwachten modal split (vervoerwijze) (zie tabel 5.1 en tabel B4.1 en B4.2 deelrapport 3a, versie 13 september 2023).

Uit de PB (deelrapport 3a Mobiliteit) blijkt:

- dat het aantal verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor in de Voorgenomen Activiteit varieert van 71.105 in de huidige situatie (465.000 vliegtuigbewegingen) tot maximaal 88.191 per jaargemiddeld etmaal in de toekomstige situatie (500.000 vliegtuigbewegingen); zie tabel 5.1 deelrapport 3a.
- dat het aantal verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor in de huidige situatie lager is dan in de Referentiesituatie. In deze situatie is er geen opgave die met verkeersbeperkende maatregelen ingevuld moet worden;
- dat bij een gelijkblijvend beleid en wagenpark met de Voorgenomen Activiteit in de toekomstige situatie er circa 11.478 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddeld etmaal meer worden verwacht in vergelijking met wat in de Referentiesituatie is toegestaan.

Om ook in de toekomstige situatie te kunnen voldoen aan het maximaal toegestane aantal van 76.713 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddeld etmaal heeft Schiphol, zoals gezegd, een mobiliteitsplan opgesteld. Dit mobiliteitsplan voorziet onder meer in zero-emissiezone voor taxivervoer op Schiphol Centrum, uitstootvrije hotelshuttles, uitsluitend verhuur van volledig elektrische/uitstootvrije voertuigen bij autoverhuurbedrijven, zero-emissiezone voor terminallogistiek en het invoeren van een betaalde toegang voor alle voertuigen op de Kiss & Ride. Het mobiliteitsplan is nader beschreven in hoofdstuk 6 van deelrapport 3a (Mobiliteit).

Met de maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen volgens de PB –zonder dat er rekening gehouden wordt met een autonome ontwikkeling van elektrische voertuigen– maximaal 26.257 verkeersbewegingen per etmaal met fossiele verbrandingsmotor worden gereduceerd (zie hoofdstuk 6 deelrapport 3a). Dit is ruim 2 keer meer dan de benodigde reductie van 11.478 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor. Hiermee kan de verkeersaantrekkende werking in de toekomstige situatie tot op het niveau van de referentiesituatie (tevens vergunde situatie; zie hierna) worden beperkt. Het maatregelenpakket is hiermee voldoende

¹² Wat betreft het wegverkeer is voor de referentiesituatie uitgegaan van het in 2002/2003 aantal werkelijk uitgevoerde vluchten en het werkelijk aantal Origin&Destination passagiers (dus geen transfer-passagiers): 460.000 ATM met 29,2 OD-pax en 1,53 mtonvracht. Dat aantal passagiers (29,2 miljoen) leidde tot 76.713 voertuigbewegingen per etmaal (zie rapport 3a Mobiliteit).

robuust. Om te voorkomen dat het maximum aantal toegestane verkeersbewegingen per jaargemiddeld etmaal wordt overschreden, is in de PB daarnaast voorzien in een monitoringsplan.

Teneinde te borgen dat het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren niet toeneemt ten zichte van de referentiesituatie als bepaald door het Aanwijzingsbesluit 2000, is in de voorschriften opgenomen dat als gevolg van de voorgenomen activiteit de verkeersaantrekkende werking het aantal van 76.713 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddeld etmaal niet mag overschrijden. Tevens is in de voorschriften terzake een monitoringsverplichting opgenomen.

2.3.6 Eindconclusie stikstofdepositie

Ik stem in met de hiervoor beschreven onderzoeken en de in dat kader uitgevoerde stikstofberekeningen. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de depositie was op basis van het maximaal toegestane gebruik in de referentiesituatie. Verder stem ik in met de berekeningen van de stikstofdepositie voor de voorgenomen activiteit. Ik concludeer dat er als gevolg van de interne en externe maatregelen, in de voorgenomen activiteit (lucht- en grondgebonden activiteit, waaronder baanonderhoud) in geen van de Natura 2000-gebieden een toename is van stikstofdepositie op locaties waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden.

Als gevolg van het vastleggen van de verkeersaantrekkende werking op het meest maatgevende (laagste) aantal in de referentiesituatie, kunnen voorts significant negatieve effecten ten gevolge van het wegverkeer op voorhand worden uitgesloten.

3. Voorschriften

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

Algemeen

1. Deze vergunning ziet op het project Exploitatie Luchthaven Schiphol en alle samenhangende onderdelen van de aanvraag.
2. Deze vergunning staat op naam van Royal Schiphol Group N.V., hierna vergunninghouder, of diens rechtsopvolger.
3. Deze vergunning geldt voor een ieder die het project uitvoert.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen beschikken op de plaats waar de vergunde activiteit wordt uitgevoerd over een (digitaal) exemplaar van deze beschikking, inclusief alle daarbij behorende bijlagen.
5. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen
6. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd zoals aangegeven in de aanvraag en bijbehorende passende beoordeling en in overeenstemming met de

voorschriften en beperkingen die aan deze vergunning zijn verbonden. Bij eventuele strijdigheid van de aanvraag en de voorschriften en beperkingen van deze vergunning hebben de laatste voorrang.

7. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan de toezichthouder. Een incident is in dit geval een onvoorziene gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken in de betrokken Natura 2000-gebieden is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een habitatype of Habitat- of Vogelrichtlijnsoort bedreigen.
8. Als zich een incident voordoet, is de vergunninghouder verplicht eventuele verontreinigingen zo mogelijk direct te verwijderen en de eventueel opgetreden schade voor zover mogelijk te herstellen, zulks ter beoordeling van de toezichthouder.
9. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die de toezichthouder geeft.

Nadere inhoudelijke voorschriften

10. Het is vergunninghouder toegestaan om in een gebruiksjaar een maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer te accommoderen op Schiphol.
11. Schiphol dient uiterlijk 1 november 2024 aan het bevoegd gezag een document aan te leveren dat inzicht geeft in de reëel te verwachten vlootsamenstelling bij 440.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer en de daarbij behorende airborne-emissies (c.q. emissies in de vluchtfase zoals gedefinieerd in Deelrapport 3b, ook wel aangeduid met landing and take-off). De afleiding van de vlootsamenstelling bij 440.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer dient op vergelijkbare wijze te geschieden als de wijze waarop de vlootsamenstelling voor 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer is afgeleid.
12. Daarnaast is het vergunninghouder toegestaan tijdelijk, dat wil zeggen tot het moment waarop het nieuwe LVB is in werking is getreden, in een gebruiksjaar een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer te accommoderen op Schiphol.
13. Als in het LVB een hoger maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer is vastgesteld dan 440.000, geldt dit hogere aantal, met dien verstande dat het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer nooit meer mag zijn dan 500.000. Schiphol dient uiterlijk 1 november 2024 aan het bevoegd gezag een document aan te leveren dat inzicht geeft in de reëel te verwachten vlootsamenstelling bij het desbetreffende aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer en de daarbij behorende airborne-emissies (c.q. emissies in de vluchtfase zoals gedefinieerd in Deelrapport 3b, ook wel aangeduid met landing and take-off). De afleiding van de vlootsamenstelling bij het desbetreffende aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer dient op vergelijkbare wijze te geschieden als de wijze waarop de vlootsamenstelling voor 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer is afgeleid.
14. Om rekening te houden met mogelijke toekomstige wijzigingen van de vlootsamenstelling is conform aanvraag een opslag van maximaal 6% op het op het totaal aan airborne-emissies zoals berekend in deelrapport 3b, dan wel berekend op grond van voorschrift 11 en 13, toegestaan.

15. Het is vergunninghouder toegestaan om general aviation te accommoderen op Schiphol.
16. Het is vergunninghouder toegestaan om de met de exploitatie van Schiphol samenhangende grondgebonden activiteiten uit te voeren of uit te doen voeren.
17. De verkeersaantrekkende werking mag het aantal van 76.713 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddeld etmaal niet overschrijden.
18. Het APU-gebruik dient te worden beperkt tot 5 minuten voorafgaand aan het vertrek van de vliegtuigen.
19. Bij het taxiën dient een reductie van stikstofemissie plaats te vinden van 15% ten opzichte van de bestaande situatie als gevolg van het uitschakelen van een motor; dit betekent dat de emissie ten gevolge van taxiën niet meer mag bedragen dan 277 ton/jaar NOx.
20. Het is vergunninghouder toegestaan diverse bouwwerkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer uit te voeren, die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Schiphol. Hiervoor geldt als uitgangspunt dat er maximaal 46 ton/jaar NOx en 0,71 ton/jaar NH3 mag worden uitgestoten.

Rapportage, monitoring algemeen

21. Om te kunnen vaststellen of het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is, vindt er jaarlijks monitoring plaats van de van de airborne-emissies (c.q. emissies in de vluchtfase zoals gedefinieerd in Deelrapport 3b, ook wel aangeduid met landing and take-off). Vergunninghouder dient daartoe jaarlijks, binnen een maand na afloop van het gebruiksjaar, een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen, inclusief de vliegtuigtypen/motorcombinaties die in dat gebruiksjaar hebben gevlogen en daarbij behorende airborne-emissies op basis van de meest actuele emissiekentallen en berekeningsmethodieken, aan de toezichthouder aan te leveren.
22. De airborne-emissies zoals berekend in deelrapport 3b, dan wel berekend ingevolge voorschrift 11 en 13, worden jaarlijks, binnen een maand na afloop van het gebruiksjaar, opnieuw berekend op basis van de meest actuele emissiekentallen en berekeningsmethodieken.
23. In het overzicht, zoals genoemd onder voorschrift 21, dienen de berekende airborne-emissies op grond van voorschrift 21 (daadwerkelijk gevlogen) en op grond van voorschrift 22 (jaarlijkse aanpassing berekeningen) met elkaar te worden vergeleken.
24. Vergunninghouder zal een monitoringsplan indienen gericht op de verdere elektrificatie van de grondoperaties waaronder het verminderen van het APU-gebruik, zoals beschreven in voorschrift 18 en het uitschakelen van een motor tijdens het taxiën, zoals beschreven in voorschrift 19.
25. Genoemd monitoringsplan dient uiterlijk binnen 2 maanden na vergunningverlening aan de toezichthouder te worden aangeleverd.
26. Het monitoringsplan dient ten minste te omvatten:
De wijze waarop:
 - de verdere elektrificatie van de grondoperaties waaronder de beperking van het APU-gebruik tot 5 minuten voorafgaand aan vertrek, en
 - het taxiën met een motor uitgeschakeld

wordt geregistreerd alsmede de wijze waarop en de frequentie waarmee deze gegevens met de toezichthouder gedeeld worden.

27. Vergunninghouder is verplicht de werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie en beheer, inclusief de daarmee gepaard gaande stikstofemissie, vier weken voorafgaand aan de uitvoering te melden aan de toezichthouder.

Rapportage, monitoring verkeersaantrekkende werking

28. Vergunninghouder dient uiterlijk binnen 1,5 jaar na vergunningverlening bij alle parkeerplaatsen, drop off, K&R strook, taxi-standplaatsen en cargo-locaties ANPR-camera's te plaatsen en in werking te hebben.
29. Daarnaast dient vergunninghouder uiterlijk binnen een maand na vergunningverlening 'het aantal voertuigen op alle ingangen/toeritten van Schiphol te aan de hand van verkeerslussen c.q. bestaande registratiesystemen te registreren.
30. Vergunninghouder dient uiterlijk binnen 1 maand onderscheidenlijk 1,5 jaar na vergunningverlening de precieze locaties van reeds bestaande dan wel nieuwe (ANPR) camera's aan te leveren aan de toezichthouder.
31. Vergunninghouder dient minimaal vier keer per jaar, dat wil zeggen binnen een maand na afloop van de volgende perioden:
- 1 november- 1 februari
 - 1 februari- 1 mei
 - 1 mei-1 augustus
 - 1 augustus- 1 november
- aan toezichthouder te rapporteren:
- het aantal motorvoertuigen van en naar Schiphol gemeten aan de hand van verkeerslussen bij alle ingangen/toeritten van Schiphol.
 - het aantal motorvoertuigen met brandstofmotor van en naar Schiphol gemeten met de camera's bij alle parkeerplaatsen, drop off, K&R strook, taxi-standplaatsen, inclusief hotel-en charterbussen, huurauto's en auto's van personeel, cargo-locaties en terminal logistiek (bevoorrading). Zolang nog niet alle ANPR camera's zijn geplaatst, kan de verhouding elektrisch/brandstofmotor worden afgeleid van de verhouding elektrisch/brandstofmotor op basis van de registratie met de bestaande camera's bij de grote parkeerplaatsen en de K&R-strook.
 - alsmede voor de desbetreffende periode een (kwartaal)prognose aan te leveren van het aantal verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor.
32. Schiphol zal op verzoek van de toezichthouder zo nodig vaker rapporteren dan de hiervoor genoemde vier keer per jaar.
33. Alvorens de camera's ten behoeve van de monitoring van de verkeersaantrekkende werking in gebruik worden genomen, dient vergunninghouder door middel van een audit - door een door de toezichthouder aan te wijzen auditor - aan te tonen dat het 'systeem-ontwerp' voor de monitoring, dat wil zeggen het via (ANPR) camera's registreren van het aantal motorvoertuigen, de kwaliteit van de monitoringsresultaten voldoende borgt;
34. Ten behoeve van de controlebaarheid dient vergunninghouder de periodieke tellingen/rapportages gebaseerd op de (ANPR) camera's, voordat de gegevens/input is vervallen, beschikbaar te stellen aan een door de

toezichthouder aan te wijzen auditor zodat deze periodiek geaudit kunnen worden.

Toezicht

35. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften, in het bijzonder de voorschriften 21, 26, 31, 32 en 34.
36. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
37. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

Beëindiging activiteiten saldogevers

38. Van deze vergunning kan uitsluitend gebruik worden gemaakt, indien de (saldogevende) activiteiten van de saldogevers zijn beëindigd en beëindigd blijven.

Looptijd en geldigheid

39. De vergunning heeft een onbepaalde geldigheidsduur.

TER INFORMATIE

Op grond van afdeling 4.1.1 van de Awb kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

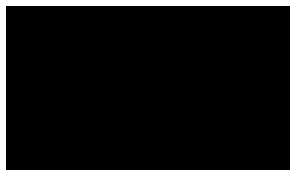
Op grond van artikel 5.4, eerste en tweede lid, van de Wnb kan de verleende vergunning worden ingetrokken of gewijzigd.

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

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

Hoogachtend,

De Minister voor Natuur en Stikstof,
namens deze:



MT-lid Directoraat-Generaal Natuur en Visserij

Bijlagen:

Nota van Antwoord

PB Schiphol Deelrapport 1 - Hoofdrapport d.d. 2 juni 2023

PB Schiphol Deelrapport 2 - Scenario's d.d. 17 maart 2023

PB Schiphol Deelrapport 3a - Mobiliteit - 13 september 2023

Excelbestand Tabellen referentie behorend bij deelrapport 3a Mobiliteit

PB Schiphol Deelrapport 3b - Emissies en deposities d.d. juni 2023

PB Schiphol Deelrapport 3c - Geluid d.d. maart 2023

PB Schiphol Deelrapport 3d - Ecologische beoordeling d.d. 17 maart 2023

PB Schiphol Deelrapport 3e - Externe saldering d.d. 14 september 2023

Excelbestand Schiphol overzicht depositieresultaten conservatieve RAV-codes d.d.
14 september 2023

Memo Maatschappelijk verkeer Schiphol d.d. 27 juni 2023

ref 1 - Aanwijzing 2000 - wijzigingsbesluit 7 juni 2000

ref 2 - 20210421 CieMER - Toetsingsadvies

ref 3 - 20210706 LNV - Aanvullingsverzoek (6 juli 2021)

ref 4 - 20220221 LNV - Tweede aanvullingsverzoek (21 februari 2022)

ref 5 - 20201218 RHDHV Passende beoordeling Schiphol

ref 6 - 20200331 CieMER - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport

ref 7 - 20211202 Schiphol - Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol
1996

ref 8 - 20210709 Kamerbrief - Vervolgacties nav het eindrapport van het
Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof

ref 9 - MER NNHS 2020 Samenvatting

ref 9a - MER NNHS 2020 Deel 1 - Hoofdrapport

ref 9b - MER NNHS 2020 Deel 2 - Achtergronden

ref 9c - MER NNHS 2020 Deel 3 - Scenario's

ref 9d - MER NNHS 2020 Deel 4 - Deelrapporten

ref 9e - 20211025 - Aanvulling MER

ref 10 - 20220630 Schiphol - Aanvulling PB Schiphol - excl. bijlagen

ref 11 - 20220714 LNV - Derde aanvullingsverzoek (14 juli 2022)

ref 12 - 20221223 LNV - Vierde aanvullingsverzoek (23 december 2022)

ref 13 - Ontwerpwijziging LVB 16 februari 2021

Aanvulling 13 juli 2023 Brief - Aanvulling PB Schiphol Maatschappelijk verkeer
Herberekening effecten maatschappelijk verkeer na aanpassing extern salderen
20230915

Capaciteitsstudie situatie 1994

Maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994

SOCS rapport mei 1987

Capaciteitsstudie banenstelsel van schiphol LVNL feb 1990

Aerius: AERIUS berekeningen Amsterdam Airport Schiphol; referentie en voorgenomen activiteit, uitvoer en emissies.

AERIUS_Maatschappelijk verkeer_20230913104201_TAXI_GARcf4RuEF2Jik
AERIUS_Maatschappelijk verkeer 2_20230913104211_Vliegbronnen

Bovenstaande bijlagen en nadere onderliggende stukken zijn te vinden op [Natuurvergunningen \(overheid.nl\)](https://natuurvergunningen.overheid.nl) waar het besluit wordt gepubliceerd. GML bestanden zijn opvraagbaar bij wetnatuurbescherming@minlnv.nl

BEROEP

Bent u het niet eens met het definitieve besluit? Als belanghebbende kunt u hiertegen in beroep gaan.

U kunt uw beroepschrift **digitaal of via een brief** indienen.

Digitaal dient u in via het beroepschriftformulier:

<https://formulier.rechtspraak.nl/burger/bestuur/beroepschrift/rechtbank>

U heeft hier een DigiD voor nodig. Let op: het digitale beroepschriftformulier is niet bruikbaar voor rechtspersonen of voor gemachtigden van rechtspersonen. Bedrijven als een besloten vennootschap (bv) of naamloze vennootschap (nv) en organisatie als een stichting of vereniging dienen hun stukken op papier in. Een eenmanszaak, vennootschap onder firma (vof) of commanditaire vennootschap (cv) kan de formulieren wel gebruiken. Zij kunnen inloggen met hun DigiD.

Via een **brief**. Vermeld in uw beroepschrift:

- uw naam en adres
- het besluit waartegen u in beroep gaat
- waarom u het niet eens bent met de beslissing van het bestuursorgaan
- wat de beslissing volgens u moet zijn

Dateer en onderteken het beroepschrift. Uw woonplaats is bepalend bij de vraag bij welke rechtbank u uw beroepschrift moet indienen. Heeft u geen woonplaats in Nederland dan is de zetel van het bestuursorgaan bepalend.

Via <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Contact#contactgegevens> kunt u nagaan bij welke rechtbank u uw beroepschrift moet indienen.

Stuur de stukken die belangrijk zijn voor de rechter mee met het beroepschrift. In elk geval:

- het besluit waartegen u beroep instelt.
- eventuele documenten en foto's waarmee u uw standpunt onderbouwt.

PUBLICATIE BESLUIT

De Minister voor Natuur en Stikstof maakt dit besluit openbaar op grond van artikel 3.1 van de Wet open overheid. Het zal onder anonimisering van de persoonsgegevens geplaatst worden

op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

DGNV / 20307623