

Ministerie van Landbouw,  
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Rotterdam The Hague Airport  
t.a.v.  
Postbus 12025  
3004 GA Rotterdam

Directoraat-generaal Natuur,  
Visserij en Landelijk gebied

Bezoekadres  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594AC Den Haag

Postadres  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
F 070 378 6100 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/Inv](http://www.rijksoverheid.nl/Inv)

Behandeld door

T 070 379 8911

Datum 15 februari 2021  
Betreft Ontwerp-besluit vergunning Wet natuurbescherming  
Project Exploitatie Rotterdam The Hague Airport

## Ontwerp-besluit

Ons kenmerk  
DGNVLG / 20250901

Uw kenmerk  
Mail 1 oktober 2020 20.12 uur

Bijlage(n)  
3

Geachte ,

Met uw e-mail van 1 oktober 2020, 20.12 uur vroeg u, namens Rotterdam The Hague Airport (verder: RTHA), een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) aan voor het project Exploitatie Rotterdam The Hague Airport.

Bij deze aanvraag voegde u de rapporten Vergunning aanvraag Wet natuurbescherming, Natuurtoets Gebiedsbescherming, Natuurtoets Soortenbescherming, Passende beoordeling stikstof, Achtergrondrapport bij stikstofdepositie en de Aerius stikstofberekening in pdf met kenmerk Bestaand recht minus gebruiksjaar 2019, 20200921114713 RVTxUC2hKiA.pdf.

Procedureel

Met mijn e-mail van 7 oktober 2020, 07.42 uur, heb ik u de ontvangst van uw aanvraag bevestigd.

Met mijn e-mail van 7 oktober 2020, 07.47 uur, heb ik u verzocht uw aanvraag aan te vullen met een stikstofberekening volgens het model Aerius versie 2020. De gevraagde aanvulling heb ik per e-mail op 30 oktober 2020, 16.38 uur van u ontvangen.

Door het aanpassen van de stikstofberekening werden ook de overige stukken aangepast en op 30 oktober 2020 aan mij ingestuurd. Naast de Passende beoordeling, het Achtergrondrapport Stikstofdepositie en de stikstofberekening met Aerius Calculator versie 2020 in pdf-vorm, werden de daaraan ten grondslag liggende documenten met invoergegevens als zogeheten GML-bestand aangeleverd. Deze laatste 2 genoemde GML-bestanden vormen de basis voor de stikstofberekening en zijn wel onderdeel van dit besluit maar zijn niet bijgevoegd.

Daarmee liggen de onderstaande stukken ten grondslag aan dit besluit:

- Vergunningaanvraag Wnb Passende beoordeling d.d. 30-10-2020, kenmerk ehhd200908rap/wH/kd (Bijlage 1)
- Rapport Stikstofdepositie RTHA d.d. 21-10-2020, kenmerk ehhd200904/rap/wH/kd versie 2.0 (Bijlage 2)
- Stikstofberekening PDF Aerius Calculator d.d. 15-10-2020, kenmerk S4qYTccwbALH, LNV handhavingsverzoek verschilberekening (Bijlage 3)
- GML bestand Bestaand gebruik kenmerk Aerius2020\_20201015172146
- GML bestand Huidig gebruik kenmerk Aerius2020-20201015172905

Ten aanzien van de laatste 2 genoemde GML-bestanden merk ik op dat deze niet fysiek zijn bijgevoegd omdat deze bestanden alleen via een internetlink benaderbaar zijn. De links zijn wel bij het besluit als bijlage gepubliceerd. De GML bestanden zijn via de PDF Aerius (Bijlage 3) gevisualiseerd en leesbaar gemaakt.

Op deze aanvraag is de uniforme voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht, van toepassing.

Ik verleen u de gevraagde vergunning.

In dit besluit vindt u de inhoudelijke overwegingen die aan de vergunning ten grondslag liggen. De aanvraag en de bijlagen maken onderdeel uit van dit besluit.

## 1. AANVRAAG

### 1.1. Onderwerp

De vergunning is aangevraagd voor het project *Exploitatie Rotterdam The Hague Airport* (verder: project) en omvat de volgende activiteiten:

#### Luchtgebonden activiteiten

- Het landen, stijgen en taxiën zoals toegestaan in de referentiesituatie en conform het Aanwijzingsbesluit 2001 voor maximaal 24.923 vliegtuigbewegingen Groot vliegverkeer.
- Uit het Aanwijzingsbesluit 2001 vloeit, naast het aantal hiervoor genoemde vliegtuigbewegingen Groot vliegverkeer, ook een aantal vliegtuigbewegingen voort onder de naam General aviation. Dit aantal is bepaald op 61.402 en wordt niet afzonderlijk in de aanvraag genoemd, maar is wel conform het Aanwijzingsbesluit 2001 en daarmee onderdeel van het project. General aviation is passend beoordeeld en de stikstofeffecten maken onderdeel uit van de stikstofberekeningen.

#### Grondgebonden activiteiten, zoals toegestaan in de vigerende omgevingsvergunning.

- Gebruik auxiliary power units (APU); gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet anders dan voor voortstuwing.
- Het in gebruik hebben van Ground Power Units (GPU) een externe bron die geparkeerde vliegtuigen van stroom voorziet;
- Proefdraaien. Het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stil staat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen;
- Platformverkeer, te weten het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform.

De verkeersaantrekkende werking, het wegverkeer van en naar de **luchthaven inclusief verkeer als taxi's en bussen voor het halen en brengen** van passagiers, is geen afzonderlijke deelactiviteit. De verkeersaantrekkende werking als gevolg van het project heeft wel gevolgen voor de stikstofemissie en -depositie. Dit onderdeel is daarom wel betrokken in de effectbeoordeling.

Niet als onderdeel van de effectbeoordeling is meegenomen de verwarming van gebouwen omdat dit gebeurt met gebruikmaking van Warmte Koude Opslag. Daarbij wordt (nagenoeg) geen gebruik gemaakt van fossiele brandstof en is er ook geen bijdrage aan stikstofemissie of -depositie.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de voorgenomen activiteit verwijs ik naar Hoofdstuk 1 en 2 van de aanvraag/passende beoordeling (Bijlage 1) en de bijlagen daarbij.

#### 1.2. Bevoegdheid

Op basis van artikel 1.3, lid 5, van de Wnb en artikel 1.3, lid 1, sub a, onder 4<sup>e</sup>, **van het Besluit natuurbescherming luidend: 'aanleg uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens (....) en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, lid 2, van de Wet luchtvaart', ben ik bevoegd om op uw aanvraag te beslissen.**

De exacte wetsteksten zijn te raadplegen op [www.overheid.nl/Beleid](http://www.overheid.nl/Beleid) en regelgeving/Wettenbank/nationaal.

#### 1.3. Vergunningplicht

RTHA exploiteert al voor de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994) een luchthaven. Daarmee verkreeg zij bestaand recht ten aanzien van haar activiteiten. Omdat RTHA haar activiteiten sinds de Europese referentiedatum niet ongewijzigd heeft voortgezet en deze activiteiten kunnen leiden tot significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden gelet op de voor die gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen, is er sprake van vergunningplicht t.a.v. de Wnb. RTHA is voor de door haar uit te voeren activiteiten niet in het bezit van een vergunning op grond van art 2.7, lid 2, van de Wnb. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning werd een handhavingsverzoek ingediend en door mij werd, naar aanleiding van dit verzoek, onderzoek gedaan. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen maar wel werd RTHA bij brief van 22 april 2020 (kenmerk: DGNVLG/ 20119500) aangezegd om uiterlijk 1 oktober 2020 een vergunbare aanvraag voor een Wnb-vergunning in te dienen.

Omdat RTHA, vanwege het reeds gedurende lange tijd exploiteren van een civiele luchthaven, bestaande rechten heeft, werd bij die aanzegging aangegeven dat bij de vergunningaanvraag uitgegaan kon worden van de referentiesituatie in 2001. Dit op basis van het Aanwijzingsbesluit Luchthaventerrein Rotterdam d.d. 17 oktober 2001 (verder: Aanwijzingsbesluit 2001).

Tegen mijn besluit op het handhavingsverzoek is RTHA in bezwaar gegaan. Dit bezwaar werd bij besluit van 28 september 2020 ongegrond verklaard.

Dit heeft tot gevolg dat als referentiesituatie voor deze aanvraag dient te gelden de situatie op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.

DGNVLG / 20250901

#### 1.4. Beoordeling van projecten en andere handelingen

##### 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.

Het aangevraagde project bestaat uit een aantal activiteiten en deze zijn te beschouwen als één project, omdat zij onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

##### 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 (hierna: PB) heeft overgelegd. Uit deze PB 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 PB 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.

De PB werd door u bij uw aanvraag gevoegd en geeft aan dat de Natura 2000-gebieden die betrokken zijn in de effectbeoordeling, de Natura 2000-gebieden zijn op een afstand van minder dan 20 km van RTHA.

Ten aanzien van de effecten als gevolg van stikstofemissie en -depositie worden de Natura 2000-gebieden betrokken waarvan het berekeningssysteem Aerius aangeeft dat er sprake is van stikstofemissie en -depositie. De stikstofberekeningen zijn uitgevoerd met Aerius versie 2020.

In het onderstaande volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die is neergelegd in de PB en onderliggende stukken.

## 2. BEOORDELING

### 2.1 Afbakening

#### *Gebied*

In de PB is onderzocht of er mogelijk significante effecten kunnen optreden als gevolg van het project op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. De aangevraagde (deel)activiteiten vinden niet plaats binnen de begrenzing van enig Natura 2000-gebied. Voor de effecten van geluid, licht of beweging zijn volgens de PB geen effecten buiten een straal van 20 km te verwachten, waardoor gebieden verder dan 20km niet zijn meegenomen in de beoordeling. De beoordeelde gebieden betreffen de Natura 2000-gebieden Oude Maas (HR), Solleveld en

Kapittelduinen (HR), Westduinpark & Wapendal (HR), Meijndel en Berkheide (HR) en Boezems Kinderdijk (VR).

Voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie is in de PB naar meer Natura 2000-gebieden gekeken en hiervoor verwijst ik naar de pagina's 1090 tot en met 1101 van Bijlage 3 (PDF Aerius versie 2020).

DGNVLG / 20250901

### *Gevolgen*

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de PB welke in redelijkheid denkbare typen gevolgen kunnen optreden. Dit zijn gevolgen ten aanzien van:

- Geluid
- Licht
- Beweging
- Stikstof

Voor wat betreft mogelijke effecten als gevolg van stikstofemissie en -depositie wijst de stikstofberekening uit dat in de effectbeoordeling meer Natura 2000-gebieden worden betrokken dan de hiervoor genoemde. Dit bespreek ik hierna 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 de betrokken Natura 2000-gebieden staan vermeld op [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur-en-biodiversiteit/natura-2000](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur-en-biodiversiteit/natura-2000).

### *Conclusie afbakening*

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

## 2.2 Mogelijke effecten en mitigatie

Voor de beoordeling van mogelijke effecten wordt in dit besluit rekening gehouden met het volgende.

### *2.2.1 Geluid, licht en beweging*

#### Algemeen

Zowel de lucht- als grondgebonden activiteiten als het wegverkeer waarvoor deze Wnb-vergunning worden aangevraagd, veroorzaken mogelijke verstoring vanwege geluid, licht of beweging.

Uit de PB blijkt dat het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied (Oude Maas) op 14km afstand van RTHA ligt. In dit Natura 2000-gebied zijn alleen Habitatrichtlijndoelen beschermd. De andere relevante Natura 2000-gebieden bevinden zich op grotere afstand. Natura 2000-gebied Boezems Kinderdijk ligt op

15 km afstand van RTHA. In dit Natura 2000-gebied zijn een aantal Vogelrichtlijnsoorten beschermd.

DGNVLG / 20250901

### Luchtgebonden activiteiten

#### *Algemeen*

Uit de passende beoordeling blijkt dat het vliegverkeer wordt ingedeeld in 2 klassen. Dit zijn General aviation (over het algemeen helikopters en vliegtuigen met een startgewicht tot 6.000 kg) enerzijds en Groot vliegverkeer (vliegtuigen met een startgewicht vanaf 6.000 kg) anderzijds.

Het stijgen, landen en taxiën van vliegtuigen kan versturende effecten hebben op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten vanwege geluid en beweging.

Taxiën gebeurt op minimaal 14km afstand van te beschermen (vogel)soorten.

Daarmee is er met zekerheid geen sprake van een mogelijk significant effect op de relevante (vogel)soorten.

Algemeen aanvaard wordt dat vliegen via vaste routes en boven een hoogte van 3.000 voet geacht wordt geen significante effecten te kunnen hebben op (vogel)soorten. Uit de PB blijkt dat onderzoek heeft uitgewezen dat vliegbewegingen op een afstand van minimaal 2km van een Natura 2000-gebied, met zekerheid geen significante verstoring voor (vogel)soorten veroorzaakt.

#### *General aviation*

In figuur 3 van de PB zijn de naderings- en startroutes opgenomen van de General aviation. Hieruit en uit de toelichting blijkt dat deze routes niet zijn gelegen boven of direct langs Natura 2000-gebieden. Buiten deze routes is de minimale vlieghoogte voor deze toestellen 500m boven landelijk gebied. Het staat General aviation vrij om een eigen route te kiezen. In de gedragscode voor klein verkeer (KNvVL is onder meer opgenomen dat General aviation niet over Natura 2000-gebieden heen vliegt.

#### *Groot vliegverkeer*

In figuur 4 en 5 van de PB zijn de verspreidingsgebieden opgenomen van naderend en vertrekkend Groot vliegverkeer. Hieruit en uit de toelichting blijkt dat Groot vliegverkeer niet boven Natura 2000-gebieden vliegt en zich boven de 7.000 voet bevindt als het bij een Natura 2000-gebied in de buurt is.

Luchtgebonden verkeer op RTHA heeft met zekerheid geen significant effect op instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden.

### Grondgebonden activiteiten

Omdat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op een afstand van 14 km van RTHA is gelegen, is verstoring als gevolg van geluid, licht en beweging met zekerheid uitgesloten. Mogelijke effecten vallen volledig weg tegen of gaan op in bestaand geluid, licht en beweging.

### Verkeersaantrekkende werking

Zoals hiervoor werd meegedeeld wordt de verkeersaantrekkende werking niet als afzonderlijke deelactiviteit van het project beschouwd. Verkeer rondom RTHA gaat nagenoeg direct op in het niet-luchthaven gebonden verkeer dat rijdt op direct naast de luchthaven gelegen wegen en heeft met zekerheid geen effect op

relevante instandhoudingsdoelen. De effecten van verkeersaantrekkende werking als gevolg van het project beperken zich dan ook alleen tot stikstofemissie en -depositie.

DGNVLG / 20250901

### 2.3. Stikstofberekening en effect

#### *Algemeen*

Als referentiesituatie voor RTHA geldt de situatie voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001. In dit Aanwijzingsbesluit 2001 is een geluidsruimte vastgesteld maar zijn geen waarden vastgesteld voor aantallen vliegtuigbewegingen of stikstofemissie en -depositie. Omdat in het Aanwijzingsbesluit 2001 een aantal onvolkomenheden werd geconstateerd, werd in de jaren daaropvolgend een aantal correcties en actualisaties doorgevoerd. Dit leidde niet tot uitbreiding van het beoogd gebruik in 2001. Het betrof hier een correctie van het Ke-rekenmodel, toepassing van nieuwe rekenvoorschriften en toepassing van actuele vliegroutes, vloot- en luchthavengebruik. Deze correcties en aanpassingen werden in het MER 2008 opgenomen en hebben geleid tot de vaststelling van de geactualiseerde geluidsruimte.

In Bijlage 2, paragraaf 2.1 is toegelicht hoe vanuit de geactualiseerde geluidsruimte en het verkeersscenario van het Aanwijzingsbesluit 2001 tot een reconstructie van het recht in de referentiesituatie is gekomen. Per geluidscategorie is een selectie gemaakt van realistische vliegtuig- en motortypecombinaties. Daarbij gold bovendien de eis dat de gekozen vliegtuig- en motortypecombinatie daadwerkelijk voorkomt op RTHA en dat deze combinatie voldoende voorkwam om de aantallen van het verkeersscenario mogelijk te maken. Voor de vlootsamenstelling in de referentiesituatie is gebruik gemaakt van de (gereconstrueerde) vlootsamenstelling uit het MER 2008. Omdat al gezien werd dat er een verschuiving van propellervliegtuigen naar straalvliegtuigen optrad, is hier in de berekeningen rekening mee gehouden. Straalvliegtuigen produceren iets meer geluid en iets meer NO<sub>x</sub>. Berekeningen met benutting van de gecorrigeerde geluidsruimte laten zelfs een kleinere geluidscontour zien dan de geluidsruimte volgend uit Aanwijzingsbesluit 2001 en ook is het aantal vliegtuigbewegingen iets lager. Zie hiervoor figuur 1 pag. 3/25 van Bijlage 2 en de toelichting daar op.

#### *Uitgangspunten stikstofberekening*

Met inachtneming van het onderstaande is er een zogeheten verschilberekening stikstof uitgevoerd. Daarbij is het instrument Aerius versie 2020 gebruikt. Voor de bepaling van de stikstofberekening van het huidige gebruik is het jaar 2019 genomen omdat dit het meest recente volledige gebruiksjaar is.

Vliegbewegingen zijn berekend tot en met een hoogte van 3.000 voet. Algemeen aangenomen wordt dat er met de emissies van boven de 3.000 voet geen ruimtelijke relatie meer te leggen is met de depositie.

In Figuur 2 van Bijlage 2 is een overzicht opgesteld van de gehanteerde bronpunten voor de stikstofberekeningen van zowel de referentiesituatie als de huidige (2019) situatie. Langs de gemodelleerde vliegroutes zijn om de 400m bronpunten geplaatst. Voor de gekozen vliegtuigmotorcombinaties zijn de emissiegegevens gebaseerd op de Standaard emissiedatabase Schiphol uit de Regeling milieu-informatieluchthaven Schiphol, respectievelijk de Engine Exhaust

Emissions databank en de Federal Office of Civil Aviation Switzerland Helicopters emissions table. Voor een toelichting op deze keuzes verwijs ik naar paragraaf 3.2 van Bijlage 2. DGNVLG / 20250901

Ten aanzien van bronnen t.b.v. platformverkeer waarbij stikstofemissie plaatsvindt, zijn er de volgende categorieën te onderscheiden: GPU, roltrappen, **transportbanden, trekkers van bagagekarren, tankauto's, toiletvoorzieningen.** De bijbehorende emissiefactoren zijn afkomstig van het PBL, Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen. Voor zowel de toepassing voor de referentiesituatie als de huidige (2019) situatie zijn de gegevens gebruikt van 2019 en opgenomen in Tabel 3 van Bijlage 2. Dat geldt ook voor het wegverkeer.

#### *Invoergegevens*

In Bijlage A van Bijlage 2 is de samenstelling opgenomen van het vliegverkeer in de referentiesituatie (per geluidscategorie 1 vliegtuig-/motortype), respectievelijk de huidige situatie (2019). Voor de huidige situatie is het geregistreerd vliegtuiggebruik met de daarbij horend motortype opgenomen met de gemodelleerde landings- en vertrekroutes (LTO-cyclus).

De gebruikte invoergegevens voor het platformverkeer en het gebruik van de APU zijn opgenomen in Tabel 4 van Bijlage 2.

Naast de lucht- en grondgebonden activiteiten vindt ook stikstofemissie plaats als gevolg van proefdraaien van vliegtuigmotoren na onderhoud en reparatie. Voor deze activiteit is een milieuvergunning verleend en voor de zowel de referentiesituatie als de huidige situatie (2019) is hetzelfde aantal proefdraaibeurten aangehouden, voortvloeiend uit de milieuvergunning. Naast proefdraaibeurten wordt onderscheid gemaakt in proefdraaien met vol of met laag motorvermogen. Voor een uitgebreidere toelichting op de invoergegevens die zijn gebruikt voor de stikstofberekening van proefdraaien verwijs ik naar paragraaf 3.5 van Bijlage 2.

Ten aanzien van wegverkeer is voor zowel de referentiesituatie als de huidige (2019) situatie verkeerskundig onderzoek gedaan. Daarbij is rekening gehouden met de (ontwikkeling van) het aantal vliegtuigbewegingen, passagiersaantallen en aanleg van wegen. Ook de verkeersbewegingen ten aanzien van parkeren in verband met het gebruik maken van de luchthaven zijn hierbij betrokken. In Tabel 6 en Figuur 4 van Bijlage 2 zijn deze gegevens opgenomen. Voor een uitgebreidere toelichting op deze invoergegevens verwijs ik naar paragraaf 3.6, 3.7 en 3.9 van Bijlage 2.

Het vliegverkeer, bestaand uit aanvliegen, landen, taxiën bij aankomst en vertrek, aanwezigheid op het platform, starten en wegvliegen is gemodelleerd. Langs de banen worden de emissiebronnen gepositioneerd en de emissie gemeten. Deze emissiegegevens worden in Aerius ingevoerd. Bij de berekening van vliegverkeer in de lucht wordt uitgegaan van een warmte-inhoud van 0MW. Bij vliegtuigen die zich (nog) op de grond bevinden is bij de berekening uitgegaan van een warmte inhoud van 0MW, een bronhoogte van 6m en een pluimstijging van 12m, in totaal dus 18m.



Voor een uitgebreide toelichting op de methode van stikstofberekening voor het vliegverkeer verwijs ik naar paragraaf 3.8 en Bijlage B van Bijlage 2.

DGNVLG / 20250901

#### *Resultaten stikstofberekening*

Met bovenomschreven uitgangspunten zijn de stikstofgegevens ingevoerd in Aerius 2020. Daarbij is een verschilberekening gemaakt waarbij enerzijds de stikstofemissie getoond wordt in de referentiesituatie en anderzijds de stikstofemissie in de bestaande situatie (2019). De uitkomst van deze verschilberekening is weergegeven Bijlage 3 Aerius Calculator met kenmerk S4qYTccwbALH d.d. 15 oktober 2020 en 2 GML-bestanden. Deze GML bestanden zijn te groot om als bijlagen bij dit besluit te voegen, maar worden wel met onderstaande kenmerken gepubliceerd.

- GML bestand Bestaand gebruik kenmerk Aerius2020\_20201015172146
- GML bestand Huidig gebruik kenmerk Aerius2020-20201015172905

In Figuur 5 van Bijlage 2 staat weergegeven dat de totale stikstofemissie in de referentiesituatie is berekend op 124,75 ton/j en in de huidige situatie (2019) 109,44 ton/j.

In Figuur 6 en 7 is de stikstofdepositie per hexagoon weergegeven na de verschilberekening. Hieruit blijkt dat er als gevolg van het project RTHA bij huidig gebruik geen enkel hexagoon zwaarder belast wordt dan in de referentiesituatie.

Op grond van de uitspraak van 20 januari 2021 (Logtsebaan)<sup>1</sup> vallen deze berekeningen en uitkomsten onder de regels van intern salderen. Op grond van vorenstaande is er met zekerheid geen mogelijk significant effect als gevolg van stikstof en deze berekeningen mogen worden betrokken in de voortoets. Nu de aanvraag voor deze Wnb-vergunning op alle effecten wordt beoordeeld, betreft dat ook het onderdeel stikstofeffect. Stikstofdepositie als gevolg van het aangevraagde project staat niet in de weg aan het verlenen van deze Wnb-vergunning.

#### 2.4. Cumulatie

Uit de PB blijkt dat als gevolg van het project er met zekerheid geen gevolgen zullen optreden voor de genoemde Natura 2000-gebieden. Dat betekent dat ook in cumulatie er geen significante gevolgen kunnen ontstaan. Een verder onderzoek naar cumulatieve effecten is daarmee niet noodzakelijk.

#### 2.5. Conclusie

Met de door u uitgevoerde PB, de daarbij behorende rapportages waaronder de stikstofberekeningen en documenten, is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied.

Het project wordt niet volgens een vooraf vast te stellen wijze uitgevoerd. Vliegtuigbewegingen zijn afhankelijk van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. De inzet van machines en voertuigen is daarmee ook flexibel. De effecten van het project zijn daarmee ook niet vooraf volledig bekend. Om te borgen dat de voorgenomen activiteit niet meer nadelig

---

<sup>1</sup> ABRvS 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71)

gevolgen heeft voor de relevante instandhoudingsdoelen dan is toegestaan in de referentiesituatie, is in de voorschriften 10, 11 en 12 een monitoringsverplichting opgenomen.

DGNVLG / 20250901

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat de gevraagde vergunning, onder de opgenomen voorschriften en beperkingen, kan worden verleend.

### 3. VOORSCHRIFTEN

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

#### *Algemeen*

1. Deze vergunning staat op naam van Rotterdam The Hague Airport (hierna vergunninghouder) (of diens rechtsopvolger).
2. Deze vergunning wordt uitsluitend gebruikt door (medewerkers van) de vergunninghouder of door (rechts)personen die aantoonbaar in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft daarbij verantwoordelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
3. 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.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen.
5. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig de ingediende aanvraag, de passende beoordeling, de daarbij behorende stukken en met inachtneming van 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.
6. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan het bevoegd gezag. Een incident is in dit geval een onvoorziene gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken in het betrokken beschermde gebied is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een habitatype of habitat- of vogelrichtlijnsoort bedreigen.
7. 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 het bevoegd gezag.
8. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.
9. Alle correspondentie met betrekking tot deze vergunning kan per reguliere post of per e-mail (wetnatuurbescherming@minInv.nl) worden gedaan.

#### *Nadere inhoudelijke voorschriften*

##### *Rapportage, monitoring*

10. Om te kunnen vaststellen of enerzijds het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is en anderzijds wat de stikstofeffecten van het vergunde project zijn op de relevante instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, vindt er jaarlijks monitoring plaats van de stikstofeffecten als gevolg van het project.

11. Na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 30 november) wordt door de vergunninghouder, voor 1 mei van het daaropvolgende jaar, monitoringsinformatie aangeleverd aan het bevoegd gezag op basis waarvan kan worden beoordeeld of het vergunde project in het voorgaande gebruiksjaar binnen het daarvoor vastgestelde kader is gebleven. Onder **'monitoringsinformatie' wordt verstaan:** De stikstofberekening volgens het op dat moment voorgeschreven systeem (nu AERIUS Calculator versie 2020, conform artikel 2.1, lid 1 Regeling natuurbescherming). Onder vastgesteld kader wordt verstaan: De stikstofdepositie als gevolg van de stikstofemissie veroorzakende activiteiten van het vergunde project, vergeleken met de vastgestelde referentiesituatie.
12. Voor de bepaling van de invoergegevens voor de stikstofberekening wordt dezelfde berekeningsmethodiek gevolgd, die ook is gebruikt voor de stikstofberekening ten behoeve van onderhavige vergunning.

#### *Toezicht*

13. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften
14. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
15. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

#### *Looptijd en geldigheid*

16. Deze vergunning heeft een onbeperkte geldigheidsduur voor zolang het project wordt uitgevoerd.

#### TER INFORMATIE

Op grond van afdeling 4.1.1. Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

Op grond van artikel 5.4, lid 1 en lid 2, 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, lid 2, van de Wnb een last onder bestuursdwang worden opgelegd.

Conform artikel 5:32, lid 1, 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 van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
namens deze:

w.g.  
MT-lid Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Directoraat-generaal Natuur,  
Visserij en Landelijk gebied

DGNVLG / 20250901

### Toepassing Uniforme

#### openbare voorbereidingsprocedure

Op deze vergunningprocedure is de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

DGNVLG / 20250901

Hiertoe is een voorbereidingsbesluit genomen en gepubliceerd in de Staatscourant van 14 december 2020, 65117.

### Zienswijze doorgeven

U kunt uw zienswijze op verschillende manieren doorgeven. U doet dit het snelst door het digitale formulier in te vullen.

Lukt het niet om de zienswijze door te geven met het digitale formulier? Geef uw zienswijze dan telefonisch door of in een brief. U kunt uw zienswijze niet in een e-mail of via het algemene contactformulier sturen. We nemen deze niet in behandeling.

### Digitaal formulier

Geef uw zienswijze op tijd door met een digitaal formulier op [rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming](http://rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming). Dit kunt u doen tot uiterlijk zes weken na publicatie van dit besluit. U logt hierop in met DigId (als burger), of met eHerkenning niveau 2+ (als organisatie).

### Telefonisch

U moet eerst een afspraak maken. Dit doet u door te bellen naar 088 042 42 42. Kies voor optie 1 en daarna voor optie 4.

### Brief

U kunt uw zienswijze ook via de post naar ons sturen.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Afdeling Vergunning en Handhaving

Postbus 40225

8004 DE Zwolle

Zorg dat uw naam, adres en telefoonnummer in de brief staan. Noem in uw brief om welk ontwerpbesluit het gaat. En vertel of u het er wel of niet mee eens bent. Alleen dan kan uw zienswijze meegenomen worden in het nemen van het besluit.

### Na uw zienswijze

Nadat u uw zienswijze heeft doorgegeven, krijgt u een ontvangstbevestiging. Alle zienswijzen worden meegenomen in het nemen van een definitief besluit. Als alle zienswijzen verwerkt zijn, krijgt u bericht dat er een Nota van Antwoord is opgesteld. Hierin zijn alle zienswijzen en de reacties daarop samengevoegd. Uw persoonlijke gegevens komen niet in deze nota te staan.