

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Royal Schiphol Group N.V.
ter attentie van de directie
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk gebied**

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 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.rijksoverheid.nl/Inv

Datum 15 februari 2021
Betreft Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie
Luchthaven Schiphol

Ons kenmerk
DGNVLG / 20307623

Bhm 21017835

Uw kenmerk

Ontwerpbesluit

Bijlage(n)
12

Geachte directie,

Op 1 oktober 2020 heeft u bij e-mailbericht van 23.14 uur namens Royal Schiphol Group N.V. verzocht om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol (Amsterdam Airport Schiphol, kortweg Schiphol) op grond van de referentiesituatie en conform het in procedure zijnde Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)¹ en de vigerende omgevingsvergunning.² Bij uw aanvraag voegde u een passende beoordeling (PB), genaamd *Schiphol Airport, Passende Beoordeling*, Royal HaskoningDHV, referentie: BG9448WATRP200904 (1 oktober 2020) en stikstofberekeningen op basis van, de inmiddels vervallen, versie 19A van het rekeninstrument AERIUS Calculator.

Tegelijkertijd heeft u namens Royal Schiphol Group N.V. verzocht om, in afwachting van de legalisatie van onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS) gedane meldingen, waaronder die voor Lelystad Airport, de referentie voor het maximaal toegestane gebruik van Schiphol in te perken ten behoeve van de vergunningverlening voor de exploitatie van Lelystad Airport (extern salderen).³

Procedure

Bij e-mailbericht van 2 oktober 2020 van 08.05 uur heb ik de ontvangst van uw aanvraag bevestigd. Bij e-mailbericht van 6 oktober 2020 van 16.51 uur heb ik u verzocht de aanvraag aan te vullen met berekeningen op basis van AERIUS 2020

¹ LVB-1 is gebaseerd op een scenario met 500.000 vtb per jaar. De milieueffecten zijn onderzocht in het MER dat voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) van Schiphol wordt gebruikt. Dit scenario is gebaseerd op een verkeerssituatie in 2020.

² Vergunning ex artikel 8.4 Wet milieubeheer van 1 juni 2004 (2005-1328), zoals aangepast bij besluit ex artikel 8.24 Wet milieubeheer (2005-1328) en bij besluit ex artikel 8.23 Wet milieubeheer (2004-37639).

³ Zie hoofdstuk 5 van de PB voor Schiphol.

en heb ik de behandeling van uw aanvraag tot 30 oktober 2020 opgeschort. Deze aanvulling heb ik per e-mail van 30 oktober 2020 van 17.26 uur ontvangen. De ontvangst van de berekeningen heb ik bij e-mailbericht van 5 november 2020 van 15.35 uur bevestigd. Bij brief van 12 november 2020 (DGNVLG/20282480) heb ik aanvullende vragen gesteld en om toezending van het milieueffectrapport LVB-1 (MER LVB-1) verzocht. Uw aanvulling heb ik op 20 november 2020 ontvangen inclusief een geactualiseerde passende beoordeling (PB) van 16 november 2020 (BG9448WATRP200904). Op 7 december 2020 heeft u bij e-mailbericht het MER LVB-1 beschikbaar gesteld voor de vergunningprocedure op grond van de Wnb. Bij brief van 18 december 2020 (DGNVLG/20319100) heb ik de ontvangst van uw antwoordbrief en het MER LVB-1 bevestigd en medegedeeld dat de behandeltermijn niet langer is opgeschort. Op 18 december 2020 heeft u mij opnieuw een versie van de PB (BG9448WATRP200904) gestuurd, waarin in tabel 3.2. een door uzelf geconstateerde kennelijke fout in de emissietotalen is hersteld.

Daarmee liggen de onderstaande stukken ten grondslag aan dit besluit:

- Aanvraag Royal Schiphol Group N.V. van 1 oktober 2020, e-mailbericht van 23.14 uur.
- Aangevulde aanvraag Royal Schiphol Group N.V. van 30 oktober 2020, e-mailbericht van 17.26 uur.
- Brief Schiphol Airport van 20 november 2020 met antwoorden op aanvullend gestelde vragen.
- Bijlage: *Schiphol Airport, Passende Beoordeling*, Royal HaskoningDHV van 18 december 2020 (BG9448WATRP200904).
- Bijlage: *Milieueffectrapportage 2020. Nieuw Normen- en handavingsstelsel Schiphol* (Schiphol Group, november 2020), deel 3 (*Scenario's*)
- Bijlage: *Milieueffectrapportage 2020. Nieuw Normen- en handavingsstelsel Schiphol* (Schiphol Group, november 2020), deel 4 (*Deelonderzoeken: deelonderzoek luchtkwaliteit en deelonderzoek natuur*)
- Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, AERIUS kenmerk: Ryq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)
 - o *AERIUS_20201026115406_0_Schiphol480k.gml*
 - o *AERIUS_20201026135150_0_Schiphol500k.gml*
 - o *AERIUS_bijlage_20201026152611_Ryq8qrPSpEjG.pdf*
- Bijlage 2: Voor vergelijking op hexagoonniveau: *Resultaten Schiphol op hexagoonniveau_29102020.csv*
- Bijlage 3: Berekening voor 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport, RoMaEbmGaR6k (22 oktober 2020)
 - o *AERIUS_20201022160920_0_Bplus_10k_ZM-noordcircuitinclWABO.gml*
 - o *AERIUS_bijlage_20201022151336_RoMaEbmGaR6k_10k.pdf*

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.

Besluit

Ik besluit om op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb een vergunning te verlenen voor een jaarlijks⁴ aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen (vtb) handelsverkeer, klein luchtverkeer (general aviation) en alle met de exploitatie samenhangende grondgebonden activiteiten.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die eraan ten grondslag liggen. De aanvraag en definitieve versies van de bijlagen maken onderdeel uit van dit besluit.

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) 500.000 vtb handelsverkeer; en
- (ii) general aviation.

Grondgebonden activiteiten

- Het in gebruik hebben van auxiliary power units (APU): gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet; 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.
- 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.

De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een gevolg van de exploitatie van Schiphol en daarmee een onlosmakelijk onderdeel van het project. Daarom is dit effect betrokken in de PB en de stikstofberekening.

De PB is mede opgesteld ten behoeve van de besluitvormingsprocedure van het in procedure zijnde LVB-1.

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

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.

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.

DGNVLG / 20307623

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

1.3. Vergunningplicht

Royal Schiphol Group N.V. 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 werd een handhavingsverzoek ingediend. Dit is 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. In het handhavingsbesluit heb ik vastgesteld dat het onder meer gaat om Vogelrichtlijngebieden, waarvoor artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn (Hrl), de grondslag is voor de vergunningplicht. Deze bepaling is gaan gelden op 10 juni 1994. In het handhavingsbesluit heb ik eveneens vastgesteld dat toestemming is verleend voor het project voorafgaand aan die datum, zodat artikel 6, derde lid, Hrl in zoverre niet van toepassing is op het project. Sinds de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project echter niet ongewijzigd voortgezet. Bij het Luchthavenverkeerbesluit 2008⁵ (LVB 2008) is de toestemming van vóór de Europese referentiedatum publiekrechtelijk ingeperkt tot 480.000 vtb, zodat dat besluit heeft te gelden als referentie voor het maximaal toegestaan gebruik. Het handhavingsverzoek werd door mij afgewezen. Voor de motivering daarvan verwijs ik naar het handhavingsbesluit en de hieronder genoemde beslissing op bezwaar over het handhavingsbesluit.⁶

Bij brief van 28 april 2020 (DGNVLG/20099998) heb ik Royal Schiphol Group N.V. 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) heb ik de ingediende bezwaren van één bezwaarmaker niet-ontvankelijk en van twee andere bezwaarmakers, waaronder Royal Schiphol Group N.V., tegen het hierboven genoemde handhavingsbesluit ongegrond verklaard. Ik heb het handhavingsbesluit niet herroepen.

Ik verleen u de gevraagde vergunning. Hieronder volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die in de PB en de andere bijlagen van de aanvraag is opgenomen.

2. Beoordeling

2.1. Afbakening

⁵ Stb. 2008, 390.

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

Gebieden

Volgens de PB kunnen wijzigingen van de luchtgebonden activiteiten mogelijke significante gevolgen hebben op de Natura 2000-gebieden Noordhollands Duinreservaat, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, Oostelijke Vechtplassen, Markermeer & IJmeer, IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Polder Westzaan.

DGNVLG / 20307623

Gevolgen

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

- Geluid
- Licht
- Beweging
- Stikstofdepositie

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

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen geluidseffecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Beoordeeld is of sprake is van significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Hrl als gevolg van geluid.

Grondgebonden activiteiten

De PB stelt in paragraaf 3.3.2. dat significante gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen door grondgebonden activiteiten op het

luchthaventerrein uitgesloten kunnen worden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid op 12 kilometer afstand van Schiphol en het Natura 2000-gebied Botshol ligt op 15 kilometer afstand van Schiphol. Botshol ligt binnen de geluidscontour van 45 dB(A)LAeq en geluidsverstoring is daarom niet op voorhand uit te sluiten. Er is echter als gevolg van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake van een toename van de geluidsverstoring. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen voor de relevante instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden.

Wegverkeer

Geluid als gevolg van wegverkeer is relevant voor dit besluit voor zover dat is toe te rekenen aan het project en gerekend vanaf de luchthaven tot opname in het reguliere verkeersbeeld.

In paragraaf 3.2. van de PB staat dat de emissie van geluid als gevolg van de verkeersaantrekkende werking geen significante gevolgen kan hebben op de meest nabije, ruim 10 kilometer van Schiphol gelegen, Natura 2000-gebieden. Uit paragraaf 3.3.3. van de PB leid ik af dat uit een berekening met het regionale verkeersmodel NoordHollandZuid blijkt dat alleen direct rond Schiphol de verkeersbewegingen zullen toenemen met de helft van de onzekerheidsmarge. Wegen in de buurt van verder weg gelegen Natura 2000-gebieden kennen kleinere toenames die onder de onzekerheidsmarge liggen. Significante effecten als gevolg van geluid door een toename van wegverkeer op Natura 2000-gebieden acht ik uitgesloten.

De PB doet geen uitspraken over eventuele significante gevolgen van trillingen of barrièrewerking door wegverkeer. Ik zie geen aanleiding om dergelijke effecten te veronderstellen.

Luchtgebonden activiteiten

De PB geeft in paragraaf 4.2.1. aan dat de veranderingen in de geluidscontouren beoordeeld zijn boven daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van de toename van 480.000 vtb handelsverkeer in de referentiesituatie naar 500.000 vtb handelsverkeer, de voorgenomen activiteit conform LVB-1. De veranderingen in de contouren zijn het gevolg van een combinatie van alle veranderingen die het gevolg zijn van de voorgenomen activiteit, de toename met 20.000 vtb, de veranderingen in de vlootsamenstelling en veranderde vliegprocedures.

In de paragraaf 3.2.1. en 3.2.2. van de PB wordt onderzoek aangehaald waarin criteria voor geluid (en optische beweging) zijn bepaald.⁷ Dalend en stijgend handelsverkeer wordt getoetst voor zover dit vliegt onder 3.000 voet. Daarboven is dit niet meer van invloed op relevante diersoorten en kunnen significante gevolgen van geluid worden uitgesloten. Daarnaast kunnen significante gevolgen van geluid bij het vliegen op ten minste 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. De PB stelt dat van Schiphol vertrekkende toestellen feitelijk voor een groot deel een vaste route volgen en daarbij vrijwel altijd (ruim) boven 3.000 voet vliegen, waardoor tijdens het kruisen van Natura 2000-gebieden

⁷ Zie ook jurisprudentie hierover van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State: ABRvS 13 februari 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC4231, r.o. 2.22 en ABRvS 11 juni 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD3598, r.o. 2.18.4.2.

significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Bij het opstijgen van Schiphol totdat zij op ten minste 3.000 voet vliegen, komen deze toestellen niet binnen 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden.

DGNVLG / 20307623

De PB maakt de wijziging van geluidscontouren ten opzichte van de referentiesituatie (LVB 2008) inzichtelijk boven Natura 2000-gebieden. Dit is relevant voor soorten die gevoelig kunnen zijn voor verstoring. De veranderingen in de contouren zijn het gevolg van een combinatie van alle veranderingen die het gevolg zijn van de in LVB-1 beoogde situatie en de hierboven al genoemde factoren: de toename met 20.000 vtb, de verschuivingen in het baangebruik, de veranderingen in vlootsamenstelling en het toenemend gebruik van de (wijzigingen in) vliegprocedures.

Uit de vergelijking in de PB tussen de referentiesituatie en de situatie van LVB-1 en de vlieghoogte boven of nabij Natura 2000-gebieden (figuur 3.6.) blijkt dat er een toename is van vtb onder 3.000 voet boven of nabij de Natura 2000-gebieden Noordhollands Duinreservaat, Polder Westzaan, Markermeer & IJmeer en IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske. Boven de Natura 2000-gebieden Noordhollands Duinreservaat, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en Oostelijke Vechtplassen vindt boven gedeelten van deze gebieden een toename van geluid en boven andere gedeelten een afname van geluid plaats.

Daarbij zijn in de PB de uitgangspunten om vast te stellen of sprake is van geluidsverstoring:

- 1) Eerst is bepaald of er sprake is van een toename van geluidsbelasting boven 43 dB(A)LAeq en/of boven 45 dB(A)LAeq. Is er geen toename zijn dan zijn significante gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen voor broedvogels uitgesloten.
- 2) Bij een toename boven 45 dB(A)LAeq zijn alle geluidsgevoelige soorten getoetst.
- 3) Bij een toename boven 43 dB(A)LAeq maar onder 45 dB(A)LAeq zijn enkel zeer gevoelige soorten getoetst.
- 4) Beneden de drempelwaarde van 43 dB(A)LAeq zijn significant negatieve gevolgen op vogels en andere beschermde diersoorten uitgesloten.

Habitattypen

Habitattypen zijn niet gevoelig voor geluid. Geluid als gevolg van de luchtgebonden activiteiten zal met zekerheid geen significante gevolgen hebben op de relevante habitattypen van genoemde Natura 2000-gebieden.

Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten

Verstoring door geluid als gevolg van de luchtgebonden activiteiten kan significante gevolgen hebben op de leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten.

Volgens paragraaf 4.2.1. van de PB neemt het geluid toe in uitsluitend de volgende Natura 2000-gebieden met Habitatrichtlijnsoorten:

- Noordhollands Duinreservaat;
- Oostelijke Vechtplassen; en
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Volgens paragraaf 4.2.1. van de PB komen daar de volgende beschermde Habitatrichtlijnsoorten voor die niet gevoelig zijn voor geluidsverstoring door vliegtuigen:

- H1134 Bittervoorn;
- H1082 Gestreepte waterroofkever;
- H1042 Gevlekte witsnuitlibel;
- H1145 Grote modderkruiper;
- H1149 Kleine modderkruiper;
- H1014 Nauwe korfslak;
- H4056 Platte schijfhoren;
- H1163 Rivierdonderpad; en
- H1016 Zeggekorfslak.

Ik onderschrijf de conclusies van de PB op dit punt en acht significante gevolgen van geluid uitgesloten voor bovenstaande diersoorten in de genoemde Natura 2000-gebieden.

Daarnaast is in paragraaf 4.2.1.2. en 4.2.1.3. nog de significantie van de gevolgen van geluid op de volgende beschermde Habitatrichtlijnsoorten beoordeeld:

H1318 Meervleermuis

Gebieden: Oostelijke Vechtplassen, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Significante gevolgen door geluid in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende gebieden acht ik onder verwijzing naar paragraaf 4.2.1.2. van de PB uitgesloten. Ik wijs ook op de analyse in paragraaf 4.2.1.2. van de PB, waaruit blijkt dat er geen interferentie is tussen de geluidssignalen van deze vleermuissoort met vliegtuiggeluid dat veel lagere frequenties heeft.

H1340 Noordse woelmuis

Gebieden: Oostelijke Vechtplassen, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Uit de gebruikte Effectenindicator soorten⁸ blijkt niet wat de gevoeligheid voor verstoring door geluid is. Er is weinig kennis beschikbaar over de effecten van geluid als gevolg van vliegverkeer op de Noordse woelmuis. Ik verwijs naar de analyse in paragraaf 4.2.1.3., waarin onder meer wordt gewezen op de mogelijke gewenning aan geluid en optische beweging van vliegverkeer door deze soort. Ik deel de analyse in de paragraaf 4.2.1.3. van de PB dat het onaannemelijk is dat zich negatieve effecten als gevolg van vliegverkeer voordoen op deze soort. Significante gevolgen door geluid, ook in combinatie met optische beweging, in het licht van de instandhoudingsdoelen van de Noordse woelmuis in deze Natura 2000-gebieden acht ik uitgesloten.

Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten

Voor de luchtgebonden activiteiten die deel uitmaken van het project is een geluidscontour vastgesteld waar een toename is van geluid en de drempelwaarde van 43 dB(A)LAeq wordt overschreden (figuren 4.2., 4.3. en 4.4. van de PB). Dan blijkt dat delen van de Natura 2000-gebieden met beschermde Vogelrichtlijnsoorten binnen het toenamegebied vallen:

⁸ De Effectenindicator soorten geeft een indicatie voor mogelijke negatieve gevolgen op beschermde soorten voor alle aspecten uit een omgevingsvergunning voor een selectie van 30 soorten.

- Oostelijke Vechtplassen; en
- Nieuwkoopse plassen & De Haeck.

DGNVLG / 20307623

Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen

Boven Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen vindt boven een deel daarvan een berekende toename van geluid en boven een ander deel een berekende afname van geluid plaats. Figuur 4.4. op blz. 30 van de PB laat een vergelijking van de geluidsbelasting in de referentiesituatie zien ten opzichte van de situatie van de voorgenomen activiteit.

Uit paragraaf 4.2.1.4. van de PB blijkt dat de gemiddelde geluidsdruk, ook bij een toename van geluid boven een deel van het gebied in een situatie van 500.000 vtb handelsverkeer beneden het niveau van 45 dB(A)LAeq blijft. Daarmee zijn significante gevolgen op broedvogels in het gebied uitgesloten. In die situatie moet vervolgens aan het derde uitgangspunt worden getoetst of zeer verstoringsgevoelige vogelsoorten enig effect zouden kunnen ondervinden van een toename van geluid in het betreffende deel van Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Voor de Oostelijke Vechtplassen wordt geen van de aangewezen vogelsoorten als zeer gevoelig voor geluidsverstoring beschouwd. Op basis daarvan wordt uitgesloten dat de broedvogels en niet-broedvogels in dit Natura 2000-gebied significante effecten kunnen ondervinden als gevolg van de voorgenomen activiteit, omdat de kwaliteit en omvang van geschikt leefgebied zeker niet aangetast zal worden en daarmee de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soorten niet in gevaar komen.

Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

Als gevolg van de in LVB-1 beoogde situatie vindt er in een deel van het Natura 2000-gebied een kleine afname van geluid plaats en in een ander deel juist een kleine toename van geluid.

Voor Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck worden volgens paragraaf 4.2.1.4. van de PB vier broedvogelsoorten en één niet-broedvogel als gevoelig voor verstoring door geluid beschouwd conform de Effectenindicator soorten.

Grote zilverreiger (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 60 overwinterende of doortrekkende individuen

Purperreiger (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 120 broedparen

Ondanks de bestaande geluidsbelasting zijn in dit gebied de populaties van purperreiger en grote zilverreiger toegenomen.⁹ Voor beide soorten deel ik de conclusie dat er geen significante effecten als gevolg van geluid, ook in combinatie met optische beweging, zullen optreden in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen.

Roerdomp (broedvogel): uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor ten minste 6 broedparen

⁹ Beheerplan Nieuwkoopse Plassen & De Haeck 2014-2019, Provincie Zuid-Holland (2014).

Snor (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 25 broedparen

Rietzanger (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 680 broedparen

DGNVLG / 20307623

De effectbeoordeling voor deze drie soorten is opgenomen in paragraaf 4.2.1.4. van de PB. In de referentiesituatie 2008 vinden er jaarlijks al duizenden vluchten plaats boven dit Natura 2000-gebied. Als gevolg van de voorgenomen activiteit, neemt het totale aantal vtb naar baan 36R met ongeveer 2.700 vtb af ten opzichte van de referentie met 480.000 vtb, waardoor er in dit Natura 2000-gebied zeker geen sprake is van een netto toename van verstoring door geluid door vliegtuigen die op ongeveer 2.000 voet overvliegen. De verschuiving van een deel van deze vtb naar een meer zuidelijk deel van de Nieuwkoopse plassen heeft tot gevolg dat het beschikbare leefgebied voor deze drie vogelsoorten in oppervlakte of kwaliteit gelijk blijft en waarschijnlijk iets toeneemt. Ik deel de conclusie in de PB dat in het licht van de instandhoudingdoelen geen significante gevolgen kunnen plaatsvinden voor de broedvogels roerdomp, snor en rietzanger in dit Natura 2000-gebied als gevolg van geluid, ook in combinatie met optische beweging, van de voorgenomen activiteit. De hersteldoelstelling voor de roerdomp als broedvogel komt als gevolg van de voorgenomen activiteit niet verder buiten bereik.

2.2.2. Optische beweging en licht

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen significante gevolgen veroorzaken voor instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Dalende en stijgende vliegtuigen en de activiteiten op de luchthaven zelf veroorzaken mogelijk significante gevolgen door optische bewegingen en licht. Ook verkeer dat is toe te rekenen aan het project kan mogelijk significante gevolgen veroorzaken door optische beweging. Beoordeeld wordt of sprake is van significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Hrl als gevolg van optische beweging en licht.

Grondgebonden activiteiten

De PB stelt in paragraaf 3.3.2. dat effecten van grondgebonden activiteiten vanaf het luchthaventerrein op de instandhoudingsdoelstellingen uitgesloten kunnen worden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid op 12 kilometer afstand van Schiphol en het Natura 2000-gebied Botshol ligt op 15 kilometer afstand van Schiphol. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen van verstoring door optische beweging en licht op de relevante instandhoudingsdoelen.

Wegverkeer

Uit figuur 3.9. van de PB en de tekst boven deze figuur is af te leiden dat significante effecten als gevolg van optische beweging en licht pas worden verwacht bij een toename van meer dan 500 motorvoertuigbewegingen per uur. Daarvan is bij Natura 2000-gebieden, ook in de ruimere omgeving van Schiphol, geen sprake.

Significante gevolgen van optische beweging en licht door een toename van wegverkeer op Natura 2000-gebieden acht ik uitgesloten.

Luchtgebonden activiteiten

In paragraaf 3.2.1. van de PB wordt onderzoek aangehaald waarin criteria voor verstoring door optische beweging zijn bepaald. Dalend en stijgend handelsverkeer wordt getoetst voor zover dit vliegt onder 3.000 voet. Daarboven is dit niet meer van invloed op de relevante diersoorten en kunnen significante gevolgen bij optische beweging evenals bij een combinatie met geluid worden uitgesloten. Daarnaast kunnen significante gevolgen bij het vliegen op ten minste 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden worden uitgesloten voor optische beweging evenals bij een combinatie van optische beweging en geluid. Mogelijke significante gevolgen van licht zijn niet beoordeeld omdat de verlichting van vliegtuigen niet op het maaiveld is gericht en boven Natura 2000-gebieden te hoog wordt gevlogen om een significant gevolg te kunnen hebben.

DGNVLG / 20307623

De PB stelt dat van Schiphol vertrekkende toestellen feitelijk voor een groot deel een vaste route volgen en daarbij vrijwel altijd (ruim) boven 3.000 voet vliegen, waardoor tijdens het kruisen van Natura 2000-gebieden significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Bij het opstijgen van Schiphol totdat zij op ten minste 3.000 voet vliegen, komen deze toestellen ook niet binnen 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden.

Habitattypen

Habitattypen zijn niet gevoelig voor optische verstoring en de verlichting van vliegtuigen. Optische beweging en licht als gevolg van luchtgebonden activiteiten zullen met zekerheid geen significante gevolgen hebben voor de relevante habitattypen van de genoemde Natura 2000-gebieden.

Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten

Verstoring door optische beweging als gevolg van de luchtgebonden activiteiten kan significante gevolgen hebben op de leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten.

Voor de luchtgebonden activiteiten die deel uitmaken van het project is vastgesteld waar er een toename van vtb is die (gedeeltelijk) onder 3.000 voet blijven (tabel 4.4. van de PB). Dan blijkt dat in delen van de Natura 2000-gebieden beschermde Habitatrichtlijnsoorten mogelijk significante gevolgen van optische beweging zouden kunnen ondervinden:

- Markermeer & IJmeer;
- IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske;
- Polder Westzaan; en
- Noordhollands Duinreservaat.

Volgens paragraaf 4.2.2.1. van de PB zijn de volgende beschermde Habitatrichtlijnsoorten die voorkomen in de betreffende Natura 2000-gebieden niet gevoelig voor verstoring door vliegtuigen door optische beweging wanneer de vliegtuigen tussen 2.000 en 3.000 voet vliegen:

- H1134 Bittervoorn;
- H1042 Gevlekte witsnuitlibel;
- H1145 Grote modderkruiper;
- H1149 Kleine modderkruiper; en
- H1163 Rivierdonderpad.

De vlieghoogte van 2.000 voet wordt volgens de PB uitsluitend onderschreden op plaatsen meer dan 2.000 meter van een Natura 2000-gebied waardoor significante gevolgen voor bovengenoemde soorten zijn uitgesloten. Er wordt nergens binnen een afstand van 2.000 meter lager dan 2.000 voet van Natura 2000-gebieden gevlogen.

Ik onderschrijf de PB op dit punt en acht significante gevolgen door optische beweging uitgesloten voor bovenstaande diersoorten in de genoemde Natura 2000-gebieden.

Daarnaast zijn er nog de gevolgen van optische beweging op de volgende beschermde Habitatrichtlijnsoorten beoordeeld:

H1318 Meervleermuis

Gebieden: Markermeer & IJmeer, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske, en Polder Westzaan.

Significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de meervleermuis in deze Natura 2000-gebieden door optische beweging, ook in combinatie met geluid, acht ik onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.2. van de PB uitgesloten.

H1340 Noordse woelmuis

Gebieden: Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske, en Polder Westzaan.

Er is weinig kennis beschikbaar over de effecten van optische beweging als gevolg van vliegverkeer op de Noordse woelmuis. Ik verwijs naar de analyse in paragraaf 4.2.2.3., waarin onder meer wordt gewezen op de mogelijke gewenning aan optische beweging van vliegverkeer door deze soort. Ik deel de analyse in paragraaf 4.2.2.3. van de PB dat het onaannemelijk is dat zich negatieve effecten als gevolg van vliegverkeer voordoen op deze soort. Significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelen van de Noordse woelmuis in deze Natura 2000-gebieden acht ik uitgesloten.

Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten

Uit de PB blijkt dat een toename van vtb plaatsvindt in delen van de Natura 2000-gebieden met beschermde Vogelrichtlijnsoorten:

- Markermeer & IJmeer; en
- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer

Als gevolg van veranderend baangebruik zullen meer vtb boven Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer komen. Tabel 4.4. van de PB laat zien dat in de situatie met 500.000 vtb sprake is van een toename van 19% van het aantal vluchten lager dan 3.000 voet.

A017 Aalscholver (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 8.000 broedparen

Het instandhoudingsdoel gericht op een aantal van ten minste 8.000 broedparen geldt voor een combinatie van meerdere Natura 2000-gebieden. Het gaat om het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer in combinatie met het Natura 2000-gebied IJsselmeer. De mogelijke effecten zijn niet getoetst, omdat aalscholvers in

het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer langs de Houtribdijk broeden en daarmee buiten het beïnvloedingsgebied van de vliegroutes blijven.

DGNVLG / 20307623

A193 Visdief (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 630 broedparen

Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.6. van de PB constateer ik dat de toegenomen vliegverkeer boven het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer de toename van het aantal broedgevallen in 2017 en 2018 van de visdief in het Markermeer naar bijna 2.000 broedparen in 2017 en 2018 niet in de weg heeft gestaan. Significante effecten in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van optische beweging, ook in combinatie met geluid, acht ik uitgesloten.

A005 Fuut (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 170 individuen

Volgens paragraaf 4.2.2.7. van de PB is sinds 2013 het aantal futen van 146 naar gemiddeld ruim 400 individuen (periode 2014-2018) toegenomen. In dezelfde periode is het aantal vtb boven het zuidelijk deel van dit gebied ook toegenomen. De toename van het aantal vtb boven het Markermeer & IJmeer heeft de toename van het aantal individuen van deze soort niet in de weg gestaan, waardoor significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen uitgesloten kunnen worden.

A017 Aalscholver (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 2.600 individuen

In de periode 2013–2018 fluctueerde in dit Natura 2000-gebied het seizoensgemiddelde tussen 2.345 en 3.310 individuen. In dezelfde periode is het aantal vtb boven dit gebied toegenomen. Deze vtb betreffen alleen het zuidelijke deel van het Natura 2000-gebied en omdat er ruim voldoende onverstoord gebied beschikbaar is en het seizoensgemiddelde stabiel ruim boven de nagestreefde aantallen ligt, acht ik onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.8. van de PB uitgesloten dat een toename van het aantal vtb en de daarmee gepaard gaande toename van optische beweging, ook in combinatie met geluid, significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soort als niet-broedvogel heeft.

A058 Krooneend (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied (geen vastgesteld aantal individuen)

In de periode 2013–2018 fluctueerde het seizoensgemiddelde tussen 21 en 44 individuen zonder een duidelijke trend. In dezelfde periode is het aantal vtb boven het zuidelijk deel van het Natura 2000-gebied toegenomen. Boven de Gouwzee waar een belangrijk deel van de populatie doorgaans verblijft wordt boven 3.000 voet gevlogen. Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.9. van de PB acht ik significant negatieve gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soort uitgesloten.

A059 Tafeleend (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 3.200 individuen

In de periode 2013–2018 fluctueerde het seizoensgemiddelde tussen 4.043 en 8.761 individuen. In dezelfde periode is het aantal vtb boven het zuidelijk deel

van het Natura 2000-gebied toegenomen. Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.10. van de PB stel ik vast dat het seizoensgemiddelde stabiel ruim boven het nagestreefde aantal ligt. Ik acht significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soort uitgesloten.

DGNVLG / 20307623

A061 Kuifeend (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 18.800 individuen

Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.11. kunnen er meerdere verklaringen zijn voor de landelijke matig ongunstige staat van instandhouding van de kuifeend en de afname van de winterpopulatie in het gebied. In de periode 2013–2018 nam het seizoensgemiddelde in het gebied af van 21.308 individuen in 2012/2013 naar 9.186 individuen in 2017/2018. In dezelfde periode is het aantal vtb boven de zuidwestelijke punt van het Natura 2000-gebied toegenomen. De grootste aantallen kuifeenden zijn langs de dijken geteld. De vtb op 2.000 voet vinden alleen plaats in de zuidwesthoek van het gebied, waar ook een paar locaties met de hoogste aantallen getelde vogels gelegen zijn. Kuifeenden mijden deze locaties dus kennelijk niet. Ik acht significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelen voor deze soort daarom uitgesloten.

A062 Toppereend (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 70 individuen

Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.12. van de PB constateer ik dat het Markermeer een randzone van het voornaamste leefgebied is voor deze soort in het gehele Natura 2000-gebied. De afgelopen jaren is het nagestreefde seizoensgemiddelde, op het niveau van een ruimer genomen verspreidingsgebied van IJsselmeer en Waddenzee samen, met enkele tienduizenden tot >100.000 individuen ruimschoots gehaald. Er is daarom geen reden om aan te nemen dat de populatie boven een relatief klein deel van het Markermeer & IJmeer significante gevolgen zal ondervinden van een toename van het aantal vtb. Ik acht significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soort daarom uitgesloten.

A070 Grote zaagbek (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een seizoensgemiddelde van ten minste 40 individuen

Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.13. van de PB constateer ik dat in de periode 2013–2018 het seizoensgemiddelde in Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer schommelde tussen 55 en 92 individuen. De aantallen in het IJsselmeer lagen in die periode een factor 10 hoger en dat gebied vormt het kerngebied voor deze soort. In dezelfde periode is het aantal vtb boven het zuidelijk deel van het Markermeer toegenomen. Omdat het seizoensgemiddelde stabiel ruim boven de nagestreefde aantallen ligt acht ik significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelen voor deze soort uitgesloten.

A197 Zwarte stern (niet-broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied (geen vastgesteld aantal individuen)

Onder verwijzing naar paragraaf 4.2.2.14. van de PB constateer ik dat na de aanleg van de Markerwadden het aantal individuen omhoog is geschoten van

1.800 individuen in 2014/2015 naar 9.000 individuen in 2017/2018. Voor de zwarte stern is het aanbod aan spiering van belang. Deze soort heeft behalve voldoende voedsel binnen een duikdiepte met goed zicht, ook behoefte aan rust op de rustplaatsen. Daar is door de aanleg van de Markerwadden aan voldaan. In deze zelfde periode is het aantal vtb boven het zuidelijk deel van het Natura 2000-gebied toegenomen. De Markerwadden liggen ruim ten noordoosten van de zone in het Markermeer waar de vtb op 2.000 voet overheen gaan. De Markerwadden worden daarmee niet door vliegverkeer verstoord. Significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soort kan ik daarom uitsluiten.

Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske

Als gevolg van veranderend baangebruik zullen meer vtb boven het Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske komen. Tabel 4.4. van de PB laat zien dat in de situatie met 500.000 vtb sprake is van een toename van 16% van het aantal vluchten lager dan 3.000 voet.

Hieronder wordt dit voor verstoring gevoelige soorten beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelen.

A021 Roerdomp (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor een populatie van ten minste 17 broedparen

In dit gebied zijn tussen 2013-2018 11 broedparen geteld. In het beheerplan wordt naar andere oorzaken, die van negatieve invloed kunnen zijn op de instandhoudingsdoelen van de roerdomp in dit gebied, dan vliegverkeer geweest (paragraaf 4.2.2.5.). Op minstens 2.000 voet overvliegende vliegtuigen veroorzaken geen optische verstoring, aangezien roerdampen een groot deel van de tijd beschut zitten tussen het riet. Ik acht significante gevolgen van optische beweging in het licht van de vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen, ook in combinatie met geluid, uit te sluiten. Verder ben ik van oordeel dat vliegverkeer boven dit Natura 2000-gebied niet in de weg staat aan het behalen van de doelstelling van ten minste 17 broedparen.

A193 Visdief (broedvogel): behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor ten minste 180 broedparen

In de periode 2013-2018 is in dit Natura 2000-gebied maar twee jaren geteld en zijn er gemiddeld 97 broedparen geteld. Er is sprake van een sterke achteruitgang sinds 1990 van het aantal broedparen in dit Natura 2000-gebied. In paragraaf 4.2.2.6. van de PB wordt besproken dat de broedparen visdieven zich verplaatst hebben naar nieuw ontstane kolonies die blijkbaar betere condities hebben, zoals de Markerwadden. Mogelijk speelt verjaging als gevolg van predatie door vossen ook een rol bij deze verandering. Verder deel ik de analyse dat een vliegtuig dat op 2.000 voet overvliegt door visdieven niet als een bedreiging gezien zal worden. Ik acht significante gevolgen door optische beweging, ook in combinatie met geluid, in het licht van de vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen uit te sluiten. Verder ben ik van oordeel dat vliegverkeer boven dit Natura 2000-gebied niet in de weg staat aan het behalen van de doelstelling van ten minste 180 broedparen.

2.2.3. Eindconclusie verstoring geluid, licht en optische beweging

Significante gevolgen op Natura 2000-gebieden in het licht van de voor deze

gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen als gevolg van zowel mogelijke geluidsverstoring of verstoring door optische beweging als een combinatie daarvan bij een stijging van 480.000 naar 500.000 startende of landende vtb handelsverkeer en de daarmee samenhangende grondgebonden activiteiten sluit ik daarom uit. Significante gevolgen van licht bij wegverkeer, grondgebonden activiteiten en vliegverkeer kunnen worden uitgesloten. In de PB is beoordeeld in hoeverre deze effecten bij de voorgenomen activiteit, een verslechtering betekenen ten opzichte van de referentiesituatie 2008. Op grond van de hiervoor gegeven beoordeling kan ik een dergelijke verslechtering uitsluiten.

2.3. Stikstofberekening en effect

2.3.1. Stikstofberekeningen

Op 30 oktober 2020 heeft u met AERIUS Scenario 2020 uitgevoerde stikstofberekeningen overlegd.¹⁰ In het handhavingsbesluit is gesteld dat in een verschilberekening inzichtelijk moet worden gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het LVB 2008 en de depositie op grond van het aantal aan te vragen vtb bij de aanvraag. De stikstofberekening bestaat uit een verschilberekening waarbij inzichtelijk is gemaakt a) de stikstofemissie en -depositie volgens het maximaal toegestaan gebruik in 2008 op basis van maximaal 480.000 vtb met de vliegtuigtypes en het baangebruik in dat jaar, inclusief de andere luchthavengebonden activiteiten, en b) de stikstofemissie en -depositie in de aan te vragen situatie met de huidige vliegtuigtypes en het daarbij gehanteerd baangebruik, inclusief andere luchthavengebonden activiteiten.

2.3.2. Reconstructie referentiesituatie LVB 2008

Voor deze aanvraag heeft u onderzocht welke stikstofemissie en welke daarmee samenhangende stikstofdepositie mogelijk was binnen de geluidsruimte in de referentiesituatie van 2008. In LVB 2008 zélf zijn geen waarden bepaald voor de totale hoeveelheid stikstofemissie noch de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

In de scenariostudie van het MER LVB-1 (deel 3) heeft u het scenario 'bestaand recht', waaronder stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in kaart gebracht op basis van het LVB 2008. Dit scenario heeft als doel de referentiesituatie te reconstrueren (LVB 2008 als inperking van het bestaand recht). Uitgangspunt voor het bepalen van de referentiesituatie in deze studie is het handhavingsbesluit van 2 april 2020 dat uitgaat van het maximaal toegestaan gebruik dat voor Schiphol is vastgelegd in het LVB 2008 met 480.000 vtb handelsverkeer. Voor een meer uitgebreide uiteenzetting wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van deel 3 van het MER LVB-1. Dit scenario heeft ook betrekking op de effecten door wegverkeer en overige emissiebronnen door grondgebonden activiteiten. De uitgangspunten daarvoor zijn beschreven in deel 4 van het MER LVB-1 (deelonderzoek luchtkwaliteit).

In uw aanpak is voor de reconstructie de normering op emissies en geluid

¹⁰ AERIUS Calculator is geschikt voor berekeningen in een situatie tot 225 bronnen. De overlegde berekeningen zijn, in verband met het grote aantal bronnen, uitgevoerd met AERIUS Scenario 2020. AERIUS Scenario rekent op dezelfde wijze als AERIUS Calculator maar maakt berekeningen met meer bronnen mogelijk.

bepalend. De normering op emissies, die voor het eerst in het Luchthavenverkeerbesluit uit 2003 is opgenomen en sindsdien niet is gewijzigd, bepaalt hoe schoon de vliegtuigen moeten zijn en de normering voor geluid bepaalt (gegeven de vlootmix) het jaarvolume. De grenswaarden voor geluid in handhavingpunten zijn gebaseerd op het verkeersscenario zoals beschreven in het MER 2007¹¹ dat was opgesteld ten behoeve van het LVB 2008. Dit verkeersscenario beschrijft het vliegverkeer bij 480.000 vtb, met o.a. de vliegtuigtypes, de start- en landingsbanen en de tijdstippen van de vtb. Dit scenario, dat de beschikbare geluidsruimte van LVB 2008 volledig vult wordt door u gebruikt als basis voor de reconstructie van de referentiesituatie.

Om inzichtelijk te maken wat de stikstofdepositie zou zijn geweest op basis van het maximum gebruik zoals mogelijk onder het LVB 2008, heeft u onderzocht welke stikstofemissie en -depositie mogelijk waren gegeven deze geluidsruimte. Destijds waren volgens de Regeling milieu-informatie Schiphol (RMI) de vliegtuigen op basis van hun geluidsproductie ingedeeld in zogenoemde VVC-categorieën. In het MER 2007 wordt per geluidscategorie één representatief vliegtuigtype (+motortype) verondersteld. VVC-categorie 4/3 wordt bijvoorbeeld vertegenwoordigd door een Boeing 737-800 met een CFM56-7B24 motor. Voor de reconstructie van het bestaande recht is binnen een geluidscategorie gezocht naar een vliegtuig- en motortypecombinatie (conform onderstaand principe) dat de emissienorm voor stikstofuitstoot volledig vult. Daarbij worden de andere beperkingen in het LVB 2008 gerespecteerd; het resulterende scenario past binnen de grenswaarden voor externe veiligheid, geluid en emissies van het LVB 2008. Doordat alleen een passend vliegtuig- en motortypecombinatie wordt gezocht blijven de aantallen per geluidscategorie gelijk en daarmee ook het totale aantal van 480.000 vtb evenals de verdeling over het etmaal en de aantallen per baan en route.

De voor de stikstofdepositieberekening gekozen vliegtuig- en motortypecombinaties zijn bepaald door de volgende stappen te doorlopen:

1. Binnen het gerealiseerde vliegverkeer van de jaren 2007-2008 zijn alle vliegtuig- en motortypecombinaties gegroepeerd per geluidscategorie.
2. Per geluidscategorie wordt de vliegtuig- en motortypecombinatie gekozen met een hoge NO_x-uitstoot, berekend op basis van de rekenmethode zoals vastgelegd in de RMI, onder de voorwaarde dat:
 - a) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie daadwerkelijk voorkomt op Schiphol (om fouten in de registratie uit te sluiten); en
 - b) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie minimaal 100 keer per jaar heeft gevlogen op Schiphol; en
 - c) de registreerde vliegtuig- en motortypecombinatie logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort (om fouten in de RMI uit te sluiten); en
 - d) hiermee nog voldaan kan worden aan het NO_x-gelijkwaardigheids criterium en overige grenswaarden; en
 - e) het vliegtuigtype in de praktijk voldoende voorkwam om de aantallen van het verkeersscenario uit het MER 2007 mogelijk te maken.

¹¹ *Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio*, MER Korte termijn 2007.

Het overzicht van de vlootsamenstelling per VVC-categorie, het voorbeeldtype en de referentiesituatie 'bestaand recht' is opgenomen in tabel 8.2 van het MER LVB-1, deel 3. Tabel 8.3 geeft het baangebruik weer en tabel 8.4 het overzicht van de geselecteerde vliegtuig- en motortypen per geluidscategorie. Met deze werkwijze is er per geluidscategorie een overzicht gemaakt van de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie binnen de betreffende categorie en de NO_x-uitstoot van de combinatie.

De berekeningsuitkomsten zijn vastgelegd in de vorm van een GML-bestand met de volgende bestandsnaam:

Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, AERIUS kenmerk: Ryq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)
o *AERIUS_20201026115406_0_Schiphol480k.gml*

2.3.3. Voorgenomen activiteit (LVB-1)

In hoofdstuk 3 van de scenariostudie van het MER LVB-1 wordt het scenario beschreven in het gebruiksjaar 2020 met 500.000 vtb handelsverkeer en general aviation¹² en hoofdstuk 4 beschrijft de verkeersafhandeling van het verkeersscenario 2020 inclusief het baangebruik. De PB zegt dat dit scenario kan worden gezien als een dienstregeling met herkomst en bestemming en een verdeling over het etmaal aan de hand van vliegtuig- en motortypes.

In deelonderzoek 4 (luchtkwaliteit) van het MER LVB-1 wordt het scenario van het LVB-1 beschreven voor het zichtjaar 2020. In deelonderzoek 4 is het effect van de voorgenomen activiteit met 500.000 vtb handelsverkeer voor het jaar 2020 berekend ten opzichte van de referentiesituatie met 480.000 vtb handelsverkeer volgens de aanpak, die is uiteengezet in paragraaf 2.3.2. van dit besluit. De PB stelt dat voor de voorgenomen activiteit alle unieke combinaties van vliegtuig- en motortypen zijn doorgerekend en dat daarmee een realistisch beeld van de deposities van 500.000 vtb is gegeven.

Tabel 3.2. (gecorrigeerde versie, 18 december 2020) van de PB geeft de vergelijking van de stikstofemissie in de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit weer. NB. Enkel de NO_x-emissie is opgenomen.

	Referentie 480.000/ LVB2008	500_NNHS	Vershil
NO _x	3.906,3 ton/jaar	3.084,8 ton/jaar	- 821,5 ton/jaar

De depositie bestaat uit de som van deposities ten gevolge van NO_x en die van NH₃ (laatste niet weergegeven, is alleen relevant bij wegverkeer). In paragraaf 3.4.3.4 van de PB wordt het volgende geconcludeerd uit de berekening van de

¹² In deel 3 van het MER LVB-1 Scenario's wordt in paragraaf 3.4 beschreven hoe rekening wordt gehouden met het general aviation-verkeer (GA-verkeer) op Schiphol. Voor stikstofberekeningen van de uitstoot van schadelijke stoffen is een onderscheid gemaakt in het lichte GA-verkeer (13.900 vtb met een gewicht tot 60 ton) dat op de Oostbaan wordt afgehandeld en het overige zwaardere GA-verkeer dat dezelfde start- en landingsbanen gebruikt als het handelsverkeer. Deze laatste categorie is klein, 500 vtb, en wordt in de stikstofberekeningen meegenomen door het verkeersvolume van het handelsverkeer te corrigeren met een factor 1,001 voor het aandeel GA-verkeer.

vergelijking tussen de emissie en de depositie in de referentiesituatie (480.000 vtb) en de voorgenomen activiteit (500.000 vtb):

DGNVLG / 20307623

- de berekende stikstofemissie van de voorgenomen activiteit blijkt ruim 20% af te nemen vergeleken met de referentiesituatie. De vliegtuigtipes in de voorgenomen activiteit hebben dus gemiddeld minder berekende uitstoot van NO_x dan was toegestaan binnen de gebruiksruimte op grond van LVB 2008. In zijn algemeenheid bestaat de vloot in de voorgenomen activiteit uit kleinere toestellen met minder NO_x-uitstoot dan mogelijk was binnen de beschikbare gebruiksruimte op grond van LVB 2008.

De berekeningsresultaten van de vergelijking tussen de stikstofdepositie van voorgenomen activiteit met 500.000 vtb en de referentiesituatie (480.000 vtb) zijn vastgelegd in de vorm van GML-bestanden met de volgende bestandsnamen: Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, AERIUS kenmerk: Ryq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)

o *AERIUS_20201026115406_0_Schiphol480k.gml*: gml-file met resultaten voor 480k_LVB2008

o *AERIUS_20201026135150_0_Schiphol500k.gml*: gml-file met resultaten voor 500k_NNHS

o *AERIUS_bijlage_20201026152611_Ryq8qrPSpEjG.pdf*: pdf bijlage met resultaten voor de berekening van 500_NNHS ten opzichte van de referentie 480k_LVB2008

Voor de rekenmethode en de exacte uitgangspunten daarbij voor de stikstofberekening van het grond- en luchtgebonden gebruik verwijs ik naar hoofdstuk 4 van het deelonderzoek luchtkwaliteit van het MER LVB-1. Voor de beschrijving van de emissies van de verschillende emissiebronnen verwijs ik naar hoofdstuk 5 van het deelonderzoek luchtkwaliteit. De PB concludeert dat overeenkomstig de (berekende) afname in stikstofemissie de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden ook zal afnemen. De uitkomsten zijn beschreven in hoofdstuk 7 van het deelonderzoek luchtkwaliteit. In de tabel 21 worden de uitkomsten weergegeven van de vergelijking tussen de stikstofdepositie in de referentiesituatie (LVB 2008) en de situatie met 500.000 vtb met de depositie voor de 10 Natura 2000-gebieden met de hoogste depositie. Gegeven is de depositie op de hectare met de kleinste afname. In tabel 22 gebeurt dit met de depositie op dezelfde 10 gebieden, maar dan zijn gegeven de depositie en afname op de hectare met de grootste afname. In tabel 23 betreft het een vergelijking van de depositie en het effect op de hectare met de hoogste afname voor 15 gebieden aan de rand van Nederland.

Vlootontwikkeling

In paragraaf 5.2. van PB staat dat uit een verkennend onderzoek voor de verdere ontwikkeling van Schiphol blijkt dat Schiphol de komende 5 jaar rekening moet houden met een vlootmix die ten opzichte van de huidige exploitatie, leidt tot een stijging van de stikstofemissie van meer dan 10%. Schiphol heeft een stikstofruimte van 3.906,31 ton/NO_x/jaar (tabel 3.2. van de PB). Voor de uitvoering van haar project zal Royal Schiphol Group N.V. een stikstofemissie veroorzaken van 3.084,79 ton/NO_x/jaar, waarbij zij rekening houdt met een toekomstige extra stikstofbelasting van 10% en dit reserveert. De benodigde stikstofruimte voor de eigen (toekomstige) activiteiten is daarom 3.393,27

ton/NO_x/jaar (factor 1,1 van 3084,79 ton/NO_x/jaar). De benodigde extra 10% emissie en de daaruit voortvloeiende depositie voor de toekomstige extra stikstofbelasting is te berekenen uit bijlage 2 met een optelling van overall 10% bij de berekening van de situatie met 500.000 vtb. De resterende stikstofruimte vormt hierna de basis voor externe saldering tussen Schiphol en Lelystad Airport.

2.3.4. Grondgebonden activiteiten

De PB stelt dat in de berekening van de voorgenomen activiteit met 500.000 vtb handelsverkeer de emissie van alle relevante grondgebonden bronnen is betrokken (APU, GPU, proefdraaien, platformverkeer en gasgebruik voor de verwarming van de gebouwen) evenals van het aangetrokken wegverkeer (zie hieronder paragraaf 2.3.5.).

Voor de bepaling van het effect van de voorgenomen activiteit zijn op basis van het deelonderzoek luchtkwaliteit steeds de referentiesituatie 2008 en de voorgenomen activiteit berekend voor hetzelfde zichtjaar. Voor platformverkeer en GPU zijn de emissiefactoren toegepast zoals representatief voor 2008. De emissies per grondgebonden activiteit zijn vermeld in het deelonderzoek luchtkwaliteit van het MER LVB-1: APU (paragraaf 5.1.2.), GPU (paragraaf 5.1.3.), platformverkeer (paragraaf 5.1.4.), proefdraaiplaats (paragraaf 5.1.5.) en gasgebruik van de gebouwgebonden installaties (paragraaf 5.2.). In hoofdstuk 7 van het deelonderzoek luchtkwaliteit wordt geconcludeerd dat de emissies in de situatie van de voorgenomen activiteit lager zijn dan in de referentiesituatie 2008. De totale berekende afname van de emissie door alle gemodelleerde bronnen (grondgebonden en luchtgebonden activiteiten en wegverkeer) bedraagt 821,51 ton/NO_x/jaar. De grondgebonden activiteiten passen binnen het maximaal toegestaan gebruik in de referentiesituatie 2008.

2.3.5. Wegverkeer

Uit paragraaf 3.3.3. van de PB (en figuur 3.9.) blijkt dat op wegen direct rond de luchthaven ten opzichte van de referentiesituatie sprake is van een minimale afname van 500 motorvoertuigen/etmaal/rijrichting. Deze wegen liggen buiten 5 kilometer van Natura 2000-gebieden.¹³

In paragraaf 5.3. en appendix G van het deelonderzoek luchtkwaliteit van het MER LVB-1 wordt de beoordelingswijze van de effecten van de aantrekkende werking van het wegverkeer beschreven. Voor het wegverkeer wordt de referentiesituatie 2008 berekend met de emissiefactoren voor 2020.¹⁴ Uit de resultaten blijkt dat de NH₃-depositie op alle doorgerekende punten in Natura 2000-gebieden gelijk aan nul (0) is. Dit betekent dat geen van de wegen waarop verkeersaantrekkende werking is gemodelleerd dicht genoeg bij een Natura 2000-gebied ligt om enige bijdrage aan de NH₃-depositie te leveren.

Ik deel de conclusie in hoofdstuk 7 van het deelonderzoek luchtkwaliteit dat het wegverkeer, dat van belang is voor de beoordeling van de verkeersaantrekkende

¹³ In AERIUS Calculator wordt voor wegverkeer gebruik gemaakt van de rekenmethodiek SRM-2 ingevolge de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. SRM-2 berekent de depositiebijdrage van wegverkeer tot maximaal 5 kilometer van de weg.

¹⁴ Deelonderzoek luchtkwaliteit bij het MER LVB-1, blz. 30.

werking van Schiphol, nergens leidt tot een toename van de depositie ten opzichte van de depositie in de referentiesituatie 2008.

DGNVLG / 20307623

2.3.6. Eindconclusie stikstofdepositie

Ik stem in met de uitgangspunten van de hierboven uiteengezette reconstructie van de referentiesituatie van het LVB 2008 en met de op basis daarvan uitgevoerde stikstofberekeningen. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de depositie was op basis van het maximaal toegestane gebruik op grond van het LVB 2008. Verder stem ik in met de berekening van de stikstofdepositie van de voorgenomen activiteit. Ik concludeer uit de uitgevoerde verschilberekening dat de stikstofdepositie als gevolg van voorgenomen activiteit past binnen de stikstofdepositie die op basis van de uitgevoerde reconstructie van de referentiesituatie is toegestaan op de peildatum van het LVB 2008 en dus binnen het maximaal toegestane gebruik in de referentiesituatie. Het betreft alle grond- en luchtgebonden activiteiten van de voorgenomen activiteit in de aanvraag; de berekende lagere NO_x-emissie past binnen hetgeen is toegestaan in het LVB 2008.

Het project wordt niet volgens een vooraf vast te stellen wijze uitgevoerd. Vluchten zijn afhankelijk van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. De inzet van machines en voertuigen is daarmee ook flexibel. De aan stikstofdepositie gerelateerde effecten van het project zijn daarmee ook niet vooraf volledig bekend. Om te borgen dat de activiteiten niet meer nadelige gevolgen hebben voor de relevante instandhoudingsdoelen is in de voorschriften 14 tot en met 16 een monitoringsverplichting opgenomen.

Ik heb geconcludeerd dat met de verschilberekeningen is aangetoond dat de wijziging van het project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie (intern salderen), waarmee op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat de wijziging significante gevolgen heeft. Op grond van de uitspraak van 20 januari 2021 (Logtsebaan)¹⁵ van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State concludeer ik dat stikstofdepositie niet in de weg staat aan vergunningverlening.

2.4. Externe saldering met Lelystad Airport

Royal Schiphol Group N.V. heeft in zijn aanvraag van 1 oktober 2020 verzocht om een inperking van het volgens de referentie maximaal toegestaan gebruik ten behoeve van extern salderen in het kader van de vergunningverlening voor het project Exploitatie Lelystad Airport. Ik beoordeel dit verzoek in het ontwerpbesluit voor een vergunning op grond van de Wnb voor Lelystad Airport.

In paragraaf 5.2 van de PB wordt uiteengezet dat er voldoende ruimte is in de referentiesituatie 2008 om de voor Lelystad Airport benodigde emissie- en depositieruimte in te perken ten behoeve van extern salderen. In voorschrift 13 perk ik de referentietoestemming voor Schiphol met 95,94 ton/NO_x/jaar in. De berekeningsresultaten zijn vastgelegd in de vorm van GML-bestanden met de volgende bestandsnamen:

¹⁵ ABRvS 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71).

Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, AERIUS kenmerk: Ryq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)
o *AERIUS_20201026115406_Q_Schiphol480k.gml*
o *AERIUS_20201026135150_Q_Schiphol500k.gml*
o *AERIUS_bijlage_20201026152611_Ryq8qrPSpEjG.pdf*

DGNVLG / 20307623

In bijlage 1 wordt hetgeen maximaal is toegestaan in de referentiesituatie 2008 vergeleken met de situatie van de voorgenomen activiteit. Deze berekening is nodig om te laten zien dat er voldoende salderingsruimte is. Bijlage 1 van Schiphol is identiek aan bijlage 6 van de PB van Lelystad Airport.

Bijlage 3 bevat de bruto salderingsopgave. Deze bijlage 3 is identiek aan bijlage 3 bij de PB voor Lelystad Airport.

Bijlage 3: Berekening voor 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport, RoMaEbmGaR6k (22 oktober 2020)
o *AERIUS_20201022160920_Q_Bplus_10k_ZM-noordcircuitinclWABO.gml*
o *AERIUS_bijlage_20201022151336_RoMaEbmGaR6k_10k.pdf*

Conclusie

Ik stem in met het verzoek van Royal Schiphol Group N.V. De hoeveelheid te salderen stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende -depositie is, zoals blijkt uit bijlage 1, beschikbaar vanuit de berekende stikstofruimte in de referentiesituatie 2008 van Schiphol. De referentietoestemming van Schiphol wordt in voorschrift 13 van dit besluit ingeperkt met 95,94 ton/NO_x/jaar en is niet meer inzetbaar door Schiphol na saldering van deze hoeveelheid emissie met Lelystad Airport. Van deze inperking wordt 67,16 ton/NO_x/jaar gesaldeerd met de door Lelystad Airport benodigde stikstofruimte en 28,78 ton/NO_x/jaar, zijnde 30% van 95,94 ton/NO_x/jaar, wordt afgeroomd ingevolge artikel 2, eerste lid van de Beleidsregel extern salderen.¹⁶

2.5. Surplus vanuit referentiesituatie

In paragraaf 5.3. van de PB wordt in figuur 5.6 weergegeven dat er nog een surplus aan stikstofdepositie is van Royal Schiphol Group N.V. na externe saldering met de door N.V. Luchthaven Lelystad benodigde stikstofruimte. Het berekende surplus kan worden ingezet voor de exploitatie van Schiphol. De inzetbaarheid van deze surplusruimte dient te zijner tijd te worden beoordeeld bij de indiening en onderbouwing van een wijzigingsverzoek van deze vergunning.

2.6. Cumulatie

Uit de PB blijkt dat als gevolg van het project er met zekerheid geen negatieve gevolgen zullen optreden op de beoordeelde Natura 2000-gebieden. Ik heb dit besproken in de paragrafen 2.2.1., 2.2.2. en 2.3.6. Dit betekent dat ook in cumulatie er geen significante gevolgen kunnen ontstaan. Een verder onderzoek naar cumulatieve gevolgen is daarmee niet noodzakelijk.

2.7. Conclusie

¹⁶ Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 9 oktober 2020, nr. WJZ/ 20244506, houdende vaststelling van de beleidsregel extern salderen (*Stcrt.* 2020, 52486).

Met de door u uitgevoerde PB en de daarbij behorende rapporten en berekeningen met AERIUS Scenario en met de gestelde vergunningvoorschriften is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden.

DGNVLG / 20307623

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 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 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.
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 de aangegeven in de aanvraag en bijbehorende passende beoordeling en volgens 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 het bevoegd gezag. 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 het bevoegd gezag.
9. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.

Nadere inhoudelijke voorschriften

10. Het is vergunninghouder toegestaan om in een gebruiksjaar een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer te accommoderen op Schiphol.

11. Het is vergunninghouder toegestaan om general aviation te accommoderen op Schiphol.
12. Het is vergunninghouder toegestaan om de met de exploitatie van Schiphol samenhangende grondgebonden activiteiten uit te voeren of uit te doen voeren.
13. Royal Schiphol Group N.V. stelt middels externe saldering, als saldogever per relevant hexagoon stikstofruimte ter beschikbaar aan saldonemer, N.V Luchthaven Lelystad, die overeenkomt met de salderingsopgave, die blijkt uit bijlage 3, voor saldonemer om het project Exploitatie Lelystad Airport uit te kunnen voeren voor een hoeveelheid van 95,94 ton/NO_x/jaar stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie, waarvan 67,17 ton/NO_x/jaarstikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie nodig is voor het project Exploitatie Lelystad Airport. Het verschil komt ten goede aan de natuur. Deze hoeveelheid stikstofemissie van 95,94 ton/NO_x/jaar kan Schiphol niet meer voor andere doeleinden inzetten.

Rapportage, monitoring

14. 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.
15. Na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) 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, eerste lid, van de 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.
16. 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

17. 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 10, 11 en 14 tot en met 16.
18. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
19. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

Looptijd en geldigheid

20. De vergunning heeft een onbepaalde geldigheidsduur. Daarbij wordt het in voorschrift 10 genoemde aantal vliegtuigbewegingen in acht genomen.

TER INFORMATIE

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

DGNVLG / 20307623

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 van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze:

MT-lid Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Toepassing uniforme openbare voorbereidingsprocedure

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

Hiertoe is een voorbereidingsbesluit genomen en gepubliceerd in de *Stcrt.* 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. 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.

DGNVLG / 20307623

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.