

Bijlage 4: Beoordeling aanvullende zienswijze gemeente Nieuwkoop

De verschillende punten waren gegroepeerd rond de volgende onderwerpen:

- 1) de referentiesituatie
- 2) stikstofdepositie
- 3) verstoring van beschermde vogel- en diersoorten
- 4) de vergunningvoorschriften

Onderstaande weergave van de namens onze bestuursorganen ingebrachte punten is een samenvattende formulering. Voor de volledige tekst, zie bijlage 3, aanvullende zienswijze van de gemeente Nieuwkoop (Wille Donker Advocaten, 7 april 2021).

Ad 1) *de referentiesituatie*

1. Wat betreft de referentiesituatie moet worden uitgegaan van de milieutoestemming die gold ten tijde van de aanwijzing van betrokken Natura 2000-gebieden. Het gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' is op 14 februari 1997 aangewezen als Vogelrichtlijngebied. In het ontwerpbesluit wordt ten onrechte uitgegaan van de Europese referentiedatum van 10 juni 1994.
2. In het geval van de Nieuwkoopse Plassen en De Haeck wordt uitgegaan van een onjuiste feitelijke situatie.

Eerdere beperkende situatie

3. -
4. (en 3) Bij de aanvraag om een natuurvergunning zijn geen berekeningen overgelegd waarin is nagegaan of de in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving en het Aanwijzingsbesluit 1996 neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting destijds betekende dat minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren. Het ontwerpbesluit is daardoor niet gebaseerd op een kennisneming van alle relevante feiten en belangen. In het te nemen besluit dient daarom ofwel te worden gemotiveerd waarom bij nader inzien van deze gegevens kan worden afgezien, ofwel dient vergunningverlening te worden aangehouden totdat de aanvrager deze gegevens alsnog overlegt.
5. Niet of onvoldoende is onderzocht of na de Europese referentiedatum van 10 juni 1994 een beperktere situatie milieutechnisch is toegestaan dan de situatie die is gereconstrueerd op basis van het LVB 2008.

Geluidscontouren zijn niet bepalend

6. (en 7) In het ontwerpbesluit is niet gemotiveerd waarom aan de hand van het aantal vliegtuigbewegingen de hoeveelheid stikstofemissie en daarmee de stikstofdepositie kan worden bepaald.
7. -
8. Er is niet of in onvoldoende onderzocht of, naast a) het al genoemde aspect van de geluidbelasting, b) de grenswaarden voor de emissie van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, of c) de grenswaarden voor het externe-veiligheidsrisico een nadere beperking vormen voor het aantal vliegtuigbewegingen.
9. Voor zover uitstuitend de op grond van het luchthavenverkeerbesluit maximaal toegestane geluidbelasting in ogenschouw wordt genomen, geldt dat deze in het kader van de Wet natuurbescherming niet zonder meer kan worden vertaald naar een vergund recht.
10. Zolang niet inzichtelijk kan worden gemaakt hoeveel vliegreunten boven ieder relevant Natura 2000-gebied en met welke types luchtvaartuigen is gevlogen onder het LVB 2008, kan niet aan de hand van uitsluitend de geluidscontouren de toegestane begrenzing en daarmee de referentiesituatie worden bepaald. Hierdoor kan niet worden uitgegaan van het LVB 2008 als de vergunde situatie.
11. Het ontbreken van de hiervoor bedoelde gegevens staat er ook aan in de weg dat voor de referentiedatum wordt aangeknoopt bij eerdere luchthavenverkeersbesluiten of bij de PKB Schiphol 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996. Dit doordat onvoldoende duidelijk is

- in hoeverre op basis van de geluidszones kan worden vastgesteld hoeveel vliegtuigen, op welke hoogte en met welke type vliegtuigen boven Natura 2000-gebieden werd gevlogen.
12. De conclusie is dat dient te worden aangesloten bij de feitelijke uitvoering van de activiteiten of de feitelijk aanwezige voorzieningen ten tijde van de Europese referentiedatum.

Beoordeling zienswijze (punten 1 t/m 12): Het is vaste jurisprudentie dat als toestemming is verleend voor een project op de Europese referentiedatum, die situatie de referentiesituatie vormt, tenzij na de Europese referentiedatum een publiekrechtelijke inperking van die toestemming heeft plaatsgevonden.

Volgens publicatie in de Staatscourant van 31 augustus 1962 is bij beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 augustus 1962, nummer 131917, Luchthaventerrein Schiphol aangewezen en op 17 september 1965 is gepubliceerd dat het Luchthaventerrein Schiphol wordt uitgebreid. Daarmee is voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 (Vogelrichtlijngebieden). Deze toestemming is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscouturen en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Schiphol heeft aan de hand van het onderzoek Geluidruimte Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol 1996 van 2 december 2021 inzichtelijk gemaakt dat er binnen de geluidruimte van het Aanwijzingsbesluit 1996 ook daadwerkelijk 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren.

In 2003 is de exploitatie van de luchthaven Schiphol uitgebreid met het gebruik van de Polderbaan. Dit betekent dat voor het gebruik van de Polderbaan voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003 geen sprake is van bestaand recht.

Voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 maakt het gebruik van de Polderbaan wel deel uit van de referentiesituatie/bestaand recht.

Daarbij geldt dat het gebruik van het vijfbanenstelsel in het LVB 2008 is beperkt tot 480.000 vtb.

Voor zover wordt betoogd dat wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen had moeten worden uitgegaan van het feitelijke aantal ten tijde van de Europese referentiedata, wordt opgemerkt dat dat standpunt geen steun vindt in de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de referentiedatum (zie o.a. ABRS 12 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2874, r.o. 18.2) en niet aan de feitelijke situatie/ het feitelijke aantal vliegtuigbewegingen ten tijde van de referentiedatum.

Voorzover wordt betoogd dat op de vroegste referentiedatum (10 juni 1994) bepaalde voorzieningen ontbraken en evenmin toegestaan waren, zoals het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan wordt verwezen voor naar 'Capaciteitsstudie situatie 1994' Schiphol heeft daarin inzichtelijk gemaakt dat ook op de vroegste referentiedatum (10 juni 1994), ondanks het toentertijd ontbreken van bepaalde voorzieningen, 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren.

Voor zover een beroep wordt gedaan op het arrest van het Hof van Justitie EU van 10 november 2016, Commissie / Griekenland, C-504/14 (strijd met artikel 6 lid 2 HRL), wordt verwezen naar het besluit op het verzoek ex artikel 2.4 Wnb om passende maatregelen te treffen.

Voor zover een beroep wordt gedaan op het arrest Grüne Liga, C-399/14, 14 januari 2016 (alsnog passende beoordeling nodig voor het project) wordt opgemerkt dat Schiphol (vierbanenstelsel) een project betreft dat reeds (grotendeels) was uitgevoerd voordat art. 6 Habitatrichtlijn gold.

(Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.2, sub h, i, j)

Gevolgen General Aviation

13. In de Passende Beoordeling is niet kenbaar en afzonderlijk ingegaan op de gevolgen van het zogeheten General Aviation-verkeer. Verder zijn deze niet beoordeeld in de referentiesituatie, in de berekeningen van de stikstofdepositie en de gevolgen voor omliggende Natura 2000-gebieden. De vergunning kan niet worden verleend zonder dat deze informatie door de aanvrager is verstrekt en in de Passende Beoordeling is beoordeeld.

Beoordeling zienswijze: het aantal bewegingen General Aviation verkeer is aangepast.

GA-verkeer betreft over het algemeen toestellen met een startgewicht kleiner dan 6.000 kg en voor twee tot maximaal een tiental passagiers (zakenjets, helikopters). Tevens heeft het de Minister van Natuur en Stikstof ermee ingestemd dat het maatschappelijk vliegverkeer van en naar Schiphol, te weten kustwacht en politie, buiten de vergunningaanvraag van Schiphol wordt gelaten, omdat sprake is van bestaande rechten. Hiervoor is geen vergunning nodig. (Nota van antwoord, hoofdstuk 3, sub c)

Ad 2) *stikstofdepositie*

14. (en 15) Ten onrechte is niet onderzocht hoe vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft moeten worden betrokken in de berekening van de stikstofdepositie en is dit deel niet betrokken in de Passende Beoordeling.
Beoordeling zienswijze: in de reactie van de Europese Commissie (brief van 23 maart 2023) op een klacht van SATL bevestigt de Europese Commissie dat er geen verplichting is voor lidstaten om de emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet te rapporteren. Hoewel het rapporteren van deze emissies niet verplicht is, is reeds aan de Tweede Kamer toegezegd dat deze emissies voortaan in de jaarlijkse emissie-inventarisatie zal worden meegenomen. De eerstvolgende rapportage komt naar verwachting begin 2024 beschikbaar, met daarin als memo-item de emissies over 2022. Zoals in de kamerbrief van 27 maart jl. is aangegeven, zijn in de totale (landelijke) depositie die het RIVM berekent, de deposities afkomstig van emissies boven de 3.000 voet overigens wél verdisconteerd. (Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.3, sub f)
15. -
16. Niet of onvoldoende inzichtelijk is waarom er verschil wordt gemaakt tussen enerzijds wegverkeer en anderzijds overige lijnbronnen.
Beoordeling zienswijze: in deelrapport 2 Scenario's is beschreven hoe referentiesituaties en de voorgenomen activiteit zijn vertaald naar specifieke vliegverkeersscenario's. In deelrapport 3b Emissies en deposities zijn de uitgangspunten en modellen beschreven om tot de invoergegevens te komen waarmee in AERIUS de stikstofdeposities worden berekend. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende categorieën van activiteiten zoals airborne, taxi, GPU's, baanonderhoud, bouwprojecten en wegverkeer. Deelrapport 3b beschrijft onder meer hoe de scenario's uit deelrapport 2 worden doorgerekend in LEAS-iT, waarbij wordt gebruikt gemaakt van Doc29 profielen voor de specifieke vluchtprocedures om zo tot airborne emissies te komen die als input voor de AERIUS berekeningen worden gehanteerd. (Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.3, sub b)
17. Niet of onvoldoende inzichtelijk is of met het opdelen in segmenten en/of het lokaliseren van de puntbronnen ook rekening wordt gehouden met de emissiehoogte die bij stijgend en datend luchtverkeer een stijgende of datende lijn vertoont.
Beoordeling zienswijze: zie hetgeen hierover is opgemerkt bij Ad 2 (punt 16).
18. Niet of onvoldoende inzichtelijk is wat de combinatie is tussen het aggregeren van bronnen en het omzetten van een lijnbron naar puntbronnen.
Beoordeling zienswijze: zie hetgeen hierover is opgemerkt bij Ad 2 (punt 16).
19. Noodzaak van toevoeging van een nadere onderbouwing of bijlagen 9 tot en met 11 een volledige berekening bevatten van de vliegbewegingen die behoren tot luchthaven Schiphol.
De wijze waarop het resultaat van de emissieberekening is verwerkt tot input voor de AERIUS-berekening verschilt met de aanpak bij Lelystad Airport. In het geval van Lelystad Airport is sprake van een beperkter aantal bronpunten (vanwege minder diverse vlootsamenstelling, één start-/landingsbaan, en beperkt aantal vertrek-/naderingsroutes). Deze bronpunten zijn in de eerdere AERIUSberekeningen van Lelystad Airport voor elke vliegbaan (klim, daling en eventueel horizontaal vliegen van het vliegtuig) afzonderlijk ingevoerd in AERIUS. In paragraaf 2.4 van Deelrapport 3b is toegelicht dat in casu Schiphol er vanwege de vele bronpunten gekozen is voor berekening met een 3D-rekengrid van 120x120k. De afmeting van de gridcel is afhankelijk van de hoogte, zodat voor de onderste luchtlaag, waar relatief veel emissies plaatsvinden in een relatief klein gebied (op de start- en landingsbanen), met een hogere resolutie gerekend wordt dan in de hogere luchtlagen. Per gridcel worden vervolgens van de emissies de locatie en de

grootte vastgelegd. Hiervoor worden voor elke vliegbaan (klim, daling en eventueel horizontaal vliegen van het vliegtuig in de omgeving van Schiphol) de doorsnijdingen met de cellen berekend.

Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.3, sub i)

Ad 3) *Verstoring van beschermde vogel- en diersoorten*

20. Ten onrechte is nagelaten in de Passende Beoordeling voor alle vogel- en diersoorten na te gaan of er geen inbreuk wordt gemaakt op de in artikel 12, eerste lid, onder a tot en met c, van de Habitatrictlijn neergelegde verboden.

21. In dat verband dient ook te worden nagegaan wat de versturende effecten zijn van vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft.

Beoordeling beide punten zienswijze: in de Nota wordt bij hoofdstuk 3, paragraaf 2.3.6. toelichting gegeven op de verschillende onderzoeken en rapporten over verschillende aspecten rond mogelijke invloed van de te vergunnen activiteit op de habitat van beschermde vogel- en diersoorten. Gelet op hetgeen in hoofdstuk 2, beoordeling, paragraaf 2.1. is opgemerkt, voldoet de aanvraag hiermee aan de formele vereisten ingevolge de Habitatrictlijn.

(Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.1./hoofdstuk 3, paragraaf 2.3.6.)

In dit verband ook de volgende passage uit de beoordeling van punt 1 t/m 12: Voor zover een beroep wordt gedaan op het arrest Grüne Liga, C-399/14, 14 januari 2016 (alsnog passende beoordeling nodig voor het project) wordt opgemerkt dat Schiphol (vierbanenstelsel) een project betreft dat reeds (grotendeels) was uitgevoerd voordat art. 6 Habitatrictlijn gold.

(Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.2, sub j)

22. Ad 4) *de vergunningvoorschriften* In de vergunningvoorschriften komt onvoldoende duidelijk naar voren hoeveel stikstofruimte exact wordt vergund voor de vliegtuigbewegingen handelsverkeer, General Aviation en de samenhangende grondgebonden activiteiten.

Beoordeling zienswijze: mede naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerpbesluit is door de minister op 6 juli 2021 en op 21 februari 2022 Schiphol gevraagd om voor de referentiesituatie/bestaand recht nieuwe stikstofberekeningen op basis van een realistisch vlootscenario aan te leveren. Naar aanleiding van deze nieuwe stikstofberekeningen is gebleken dat er geen stikstofruimte meer is die kan worden ingezet voor Lelystad Airport. Van externe saldering ten behoeve van Lelystad Airport is dan ook geen sprake meer.

(Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.3, sub a)

23. Ten onrechte zijn in voorschrift 11 geen beperkingen gesteld aan de omvang van General Aviation.

Beoordeling zienswijze: zie hetgeen hierover is opgemerkt bij Ad 1 (punt 13).

24. Het ontwerpbesluit is in strijd met artikel 6 van de Habitatrictlijn.

Beoordeling zienswijze: zie hetgeen hierover is opgemerkt bij Ad 3 (punten 20 en 21).

25. Ten onrechte zijn aan de in de vergunning opgenomen monitoringsverplichting geen maatregelen verbonden die ertoe dienen dat mogelijke overtreding van de vergunde situatie wordt voorkomen.

Beoordeling zienswijze: de jurisprudentie waarnaar wordt verwezen ziet op de monitoring van de effecten van mitigerende maatregelen: de voordelen daarvan dienen op voorhand vast te staan en mogen niet afhankelijk zijn van monitoring. De thans voorgeschreven monitoring ziet niet op de effecten van mitigerende maatregelen maar enkel om te kunnen vaststellen of het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is.

(Nota van antwoord, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.3, sub m)