

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Royal Schiphol Group N.V.
t.a.v. **bevat persoonsgegevens**
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
00000001858272854000

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

Behandeld door

bescherming persoonlijke levenssfeer

T **bescherming persoonlijke**
bescherming persoonlijke@minInv.nl

Ons kenmerk

DGNVLG / 22062703

Uw kenmerk

Datum 21 februari 2022
Betreft Tweede verzoek aanvulling vergunningaanvraag Wet
natuurbescherming Schiphol

Geachte **bescherming persoonlijke levens**,

Met deze brief verzoek ik u om uw vergunningaanvraag en passende beoordeling van 1 oktober 2020 op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) vóór 15 mei 2022 aan te vullen, naar aanleiding van op de ontwerpvergunning ingediende zienswijzen. In deze brief geef ik de uitgangspunten weer die ik bij besluitvorming zal hanteren ten aanzien van de referentiesituatie, en de daarin te betrekken vlootsamenstelling, zodat u daarmee rekening kunt houden bij uw aanvulling.

Dezelfde passende beoordeling die onderdeel is van uw vergunningaanvraag maakt ook deel uit van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol'. Gelet op deze inhoudelijke samenhang zijn de uitgangspunten in samenspraak met DG Milieu en Internationaal (DGMI) bepaald. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit. Voor het doorlopen van deze procedure is binnen het ministerie van IenW een functiescheiding aangebracht. De rol van bevoegd gezag wordt voor deze procedure ingevuld door DGMI.

Uitgangspunten referentiesituatie

De eerder gestelde vragen in mijn brief van 6 juli 2021 (DGNVLG/21076513) over de referentiesituatie behoeven geen beantwoording meer. Na uitgebreide overweging ben ik tot de volgende inzichten gekomen over het bepalen van de referentiesituatie:

- De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum.
- Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die toestemming de kleinere referentiesituatie.
- Omdat de Europese referentiedatum varieert per Natura 2000-gebied dat wordt geraakt door de aangevraagde activiteit, geldt per Natura 2000-gebied een datum die de toegestane referentiesituatie bepaalt.
- De depositie die kon worden veroorzaakt door vliegtuigbewegingen in de betrokken referentiesituatie, moet worden bepaald aan de hand van een toegestaan, maar ook realistisch vlootsценario op het moment dat de

Bijlage(n)

referentiesituatie werd bepaald (zie hierna onder 'realistisch vlootscenario').

- Depositie die kon worden veroorzaakt in de betrokken referentiesituatie en zal worden veroorzaakt in de aangevraagde situatie, moet worden bepaald aan de hand van de huidige kengetallen en AERIUS Calculator, versie 2021.
- Als gevolg van de aangevraagde activiteit is er een aantrekkende werking op wegverkeer. Dit omvat ook verkeer op het luchthaventerrein zoals taxi's, halen en brengen en bussen die niet onder de grondgebonden activiteiten van de luchthaven zelf vallen. De depositie die in de betrokken referentiesituatie kon worden veroorzaakt als gevolg van de verkeersaantrekkende werking wordt bepaald aan de hand van de meest recente verkeersemissiefactoren en het meest recente wegenmodel.

Uitgangspunten besluit op vergunningaanvraag

Dat betekent het volgende voor de referentiesituatie van de luchthaven Schiphol, en de toename ten opzichte daarvan die moet worden beoordeeld bij het besluit op de vergunningaanvraag:

1. Voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum (10 juni 1994). De referentiesituatie wordt, gedifferentieerd naar verschillende gebieden dus in eerste instantie bepaald door hetgeen mogelijk was op de verschillende referentiedata van de door het vierbanenstelsel geraakte gebieden.
2. De toestemming voor gebieden met een Europese referentiedatum van vóór 1996, is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de nieuwe referentiesituatie voor die gebieden.

Voor gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt na het besluit uit 1996, maar vóór het besluit uit 2000, wordt eveneens bepaald welk van die twee besluiten de meest vergaande inperking oplevert. Immers, ofwel de toestemming op de Europese referentiedatum is kleiner, en het besluit uit 2000 is een uitbreiding, ofwel de ruimere toestemming op de Europese referentiedatum is publiekrechtelijk ingeperkt in 2000.

3. In 2003 is het project uitgebreid met de vijfde baan. Omdat de uitbreiding in het Luchthavenverkeerbesluit 2003 niet is beoordeeld met inachtneming van artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn, moet die beoordeling nu plaatsvinden bij de aanhangige vergunningaanvraag. Nu moet worden beoordeeld of de uitbreiding van het project met de vijfde baan heeft geleid tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de eerdere referentiesituatie. Dat betekent dat beoordeeld moet worden of de uitbreiding met de vijfde baan heeft geleid tot:
 - a) een toename van depositie op de Natura 2000-gebieden die al werden geraakt door het vierbanenstelsel, en/of
 - b) een toename van depositie op nieuwe Natura 2000-gebieden waarvan de Europese referentiedatum vóór 2003 ligt.
4. Gebieden waarvan de Europese referentiedatum ná 2003 ligt, mogen bij de beoordeling onder punt 3 buiten beschouwing worden gelaten.

Uitgaande van gedifferentieerde referentiedata per Natura 2000-gebied, is toestemming verleend voor de uitbreiding met de vijfde baan vóór de Europese referentiedatum van die gebieden, 7 december 2004, en is hetgeen mogelijk was op die datum in beginsel de referentiesituatie voor deze gebieden.

5. In 2008 is de referentiesituatie voor de gebieden waarvan de Europese referentiedatum ligt op 7 december 2004, publiekrechtelijk ingeperkt door de 480.000 vliegtuigbewegingen, zodat dat de referentiesituatie bepaalt ten aanzien van die gebieden.
6. In het besluit op de vergunningaanvraag moet de situatie onder punt 3, plus een nu aangevraagde toename daarvan, en de aangevraagde toename ten opzichte van punt 5 worden beoordeeld op significante effecten. Voor zover dergelijke effecten niet zijn uit te sluiten, moeten deze effecten worden gemitigeerd voordat een vergunning kan worden verleend voor de luchthaven.

Realistisch vlootscenario

Voor de afleiding van de vlootsamenstelling gelden twee uitgangspunten:

- Uitgangspunt is in lijn met het, na de ontwerpvergunning, verschenen toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage¹ dat voor de berekening van de stikstofemissies in de referentiesituatie moet worden uitgegaan van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Dit betekent dat de selectie van vliegtypes representatief dient te zijn: de samenstelling van de vloot heeft zich realistisch gezien moeten kunnen voordoen.
- Verder moet de manier waarop de selectie van vliegtuigtypes in de referentiesituatie plaatsvindt, in lijn met het advies van de Commissie, voor een correcte beoordeling qua methodiek vergelijkbaar zijn met de manier waarop deze selectie plaatsvindt voor de aangevraagde activiteit.

Dat betekent het volgende voor de werkwijze waarop de vlootsamenstelling in de referentiesituatie en de aan te vragen situatie dient te worden afgeleid:

Referentiesituatie

- Vertrekpunt is het verkeersscenario dat de basis is geweest voor de afleiding van de geluidszone (voor het Aanwijzingsbesluit 2000), en de grenswaarden in de handhavingpunten (voor het Luchthavenverkeerbesluit 2008). Het gaat dan om het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën, het baangebruik en de routemodellering zoals verondersteld in het milieueffectrapport dat onderliggend is aan het meest beperkend besluit.
- De selectie van vliegtuigtype/motorcombinaties wordt afgeleid van hetgeen voor een maatgevend jaar werkelijk is voorgekomen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit.
- Ieder vliegtuigtype kent meerdere combinaties met verschillende motoren. Om de verdeling van de vliegtuigtype/motorcombinatie te bepalen per geluidscategorie zijn twee routes mogelijk.

¹ Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (projectnummer: 3526, 21 april 2021).

Route A (vliegtuigtype met meest voorkomende motortype):

1. Eerst wordt de jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes.
2. Voor de selectie van de motor per vliegtuigtype kunnen alleen de combinaties die voldoen aan het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype" worden meegenomen.
3. De jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).

Ons kenmerk
DGNVLG / 22062703

Route B (alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties):

1. De jaarlijkse verdeling van alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes vliegtuigtype/motorcombinaties (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinaties met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuigtype/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).
- Een maatgevend jaar binnen de uitvoeringsperiode van het besluit volgt uit het daadwerkelijk voorgekomen verkeer na afschaling/opschaling per geluidscategorie tot het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën (in overeenstemming met het verkeersscenario onderliggend aan het meest beperkend besluit).
 - De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
 - De totale emissieruimte als gevolg van de vlootsamenstelling en de verkeersaantrekkende werking in de referentiesituatie dient te voldoen aan alle overige bepalingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit.

Aan te vragen situatie

- Verdeling van vliegtuigtypes, baangebruik en routemodellering is ongewijzigd ten opzichte van de gehanteerde uitgangspunten in het milieueffectrapport dat onderliggend is aan de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit.
- De selectie van vliegtuig/motorcombinatie vindt plaats op basis van het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype".
- De emissiegegevens van het motortype moeten worden ontleend aan de meest recente emissiedatabase.
- Onderbouw wat de onzekerheidsmarge is van de geprognoseerde deposities in de projectsituatie gelet op mogelijke toekomstige motorontwikkelingen.

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

Ik zie uw aanvulling met belangstelling tegemoet. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, kunt u contact opnemen met bescherming persoonlijke levenssfeer in het cluster Natuurvergunningen. Zijn telefoonnummer is bescherming persoonlijke levenssfeer en zijn e-mailadres is bescherming persoonlijke levenssfeer [@minlnv.nl](mailto:span@minlnv.nl).

Ons kenmerk
DGNVLG / 22062703

bescherming persoonlijke levenssfeer
De Minist
namens

bescherming persoonlijke levenssfeer

bescherming persoonlijke levenssfeer