Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

NOTA VAN ANTWOORD ZIENSWIJZEN NATUURVERGUNNING SCHIPHOL

September 2023

INHOUD

Kenmerk
27021203

1. Inleiding
- 1.1 Zienswijzen en adviezen
- 1.2 Wijze van beantwoorden
- 1.3 Opbouw beantwoording zienswijzen
- 1.4 Adviescommissie MER
- 1.5 Conclusie

2. Zienswijzen
- 2.1 Verplichting Vogel- en Habitatrichtlijnen, bescherming Natura 200-gebieden, Wet natuurbescherming
- 2.2 Procedure
- 2.3 Zienswijze per onderdeel en beantwoording
- 2.3.1 Formele/procedurele aspecten
- 2.3.2 Referentiesituatie/bestaande rechten
- 2.3.3 Stikstof/Aerius
- 2.3.4 Zwaveldioxide en kerosine
- 2.3.5 Mileu en gezondheid
- 2.3.6 Verstoring door geluid/beweging
- 2.3.7 Soortenbescherming
- 2.3.8 Cumulatie
- 2.3.9 Overig

3. Wijzigingen

In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord Natuurvergunning Schiphol zijn de wijzigingen opgenomen die hebben plaatsgevonden ten opzichte van het ontwerpbesluit.

1. Inleiding

1.1 Zienswijzen en adviezen

Van 16 februari 2021 tot en met 29 maart 2021 hebben de aanvraag op grond van de Wet natuurbescherming voor Amsterdam Airport Schiphol en het desbetreffende ontwerpbesluit ter inzage gelegen. Een ieder kon naar aanleiding van het ontwerpbesluit een zienswijze indienen. Op het ontwerpbesluit zijn binnen de zienswijzentermijn 259 zienswijzen binnengekomen, waarvan 250 zienswijzen van particulieren en bedrijven en 9 reacties van overheden.

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd. Aan de indieners die voor het einde van de terinzagelegging een reactie hebben ingediend, is een ontvangstbevestiging gezonden met daarin een registratienummer. Aan de hand van het registratienummer (zie bijlage) kunnen de reactie en het antwoord daarop in deze Nota van Antwoord worden gevonden. Deze nota van antwoord wordt ook op de website van RVO gepubliceerd.

Voorts heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) op 21 april 2021 een toetsingsadvies uitgebracht over het milieueffectrapport ter voorbereiding op de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit.[1] In paragraaf 1.4 wordt ingegaan op dit advies.

1.2 Wijze van beantwoording

In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Er is tevens aangegeven of en hoe met de zienswijzen rekening is gehouden. De behandeling geschiedt in tabelvorm waarin de zienswijzen thematisch worden behandeld. De tabel bestaat uit drie kolommen. De eerste kolom geeft het volgnummer aan. De tweede kolom geeft de zienswijze weer. In de derde kolom is de beantwoording opgenomen. In de bijlage zijn per volgnummer de registratienummers van de zienswijzen weergegeven.

In paragraaf 2.1 wordt nader ingegaan op onder andere de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Deze paragraaf maakt mede onderdeel uit van de beantwoording van de ingekomen zienswijzen.

1.3 Opbouw beantwoording zienswijzen

De beantwoording van de zienswijzen in deze nota, hoofdstuk 2, is onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Formele/procedurele aspecten
2. Referentiesituatie/bestaande rechten
3. Stikstof/Aerius
4. Zwaveldioxide en kerosine
5. Milieu en gezondheid

[1] Voor dat LVB wordt een MER wordt opgesteld. Het advies van de cie mer gaat over het MER bij het ontwerp LVB, aan welk LVB dezelfde passende beoordeling als voor de natuurvergunning ten grondslag ligt.

6. Verstoring door geluid en beweging
7. Soortenbescherming
8. Cumulatie
9. Overig

1.4. Commissie m.e.r

Het milieueffectrapport 'Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (hierna: MER) is gelijktijdig met het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol ter inzage gelegd. Eenieder heeft ook daarop zienswijzen kunnen indienen. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie) is gelijktijdig om een toetsingsadvies gevraagd over het MER. De ontwerpvergunning van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft de Commissie bij haar toetsingsadvies betrokken. De Commissie heeft 21 april 2021 advies uitgebracht.

Het toetsingsadvies van de Commissie heeft ook betrekking op documenten die onderliggend zijn aan de vergunningaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) voor Schiphol. De Minister voor Natuur en Stikstof gaat in deze reactienota in op de op stikstofdepositie betrekking hebbende onderdelen van het toetsingsadvies. Concreet gaat het om de uitgangspunten voor de berekening van de stikstofdepositie. De Commissie beschouwt deze als deels onduidelijk en deels niet consistent.

2. Beoordeling

2.1 Verplichtingen Vogel- en Habitatrichtlijn, bescherming Natura 2000-gebieden, Wet natuurbescherming

Verschillende indieners hebben opmerkingen gemaakt over de bescherming van Natura 2000-gebieden in het algemeen, de eisen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn en de Wet natuurbescherming.

Reactie

De bescherming van een deel van de Nederlandse natuurgebieden vloeit direct voort uit Europese richtlijnen, namelijk de Vogelrichtlijn (VRL) en de Habitatrichtlijn (HRL). De, op basis van deze richtlijnen aangewezen natuurgebieden, zijn de Natura 2000-gebieden. In de Aanwijzingsbesluiten voor de desbetreffende Natura 2000-gebieden zijn de doelstellingen voor het Natura 2000-gebied vastgelegd.

Op grond van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn - in de Nederlandse wetgeving terug te vinden in de artikelen artikel 2.7 en volgende van de Wet natuurbescherming - mag een plan of project in of buiten een Natura 2000 gebied niet worden vergund wanneer het 'significante effecten' voor een Natura 2000-gebied kan veroorzaken. Daarbij moet ook gekeken worden naar cumulatieve effecten met andere activiteiten. Een effect is 'significant' wanneer het een nadelig effect heeft op de natuurlijke kenmerken die het gebied geschikt laten zijn voor de soorten en habitattypen waarvoor zogenaamde Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.

Sociaal-economische belangen mogen bij deze beoordeling geen rol spelen. Deze belangen kunnen wel een rol spelen bij het overwegen van uitzonderingen op het

beschermingsregime via de zogenaamde 'ADC-toets' (artikel 6, lid 4), maar niet bij de uitleg en toepassing van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn.

2.2 Procedure

Voor deze aanvraag Wet natuurbescherming Schiphol is de zienswijzeprocedure gevolgd die geregeld is in de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat de aanvraag natuurvergunning Schiphol en het ontwerpbesluit ter inzage zijn gelegd en een ieder een zienswijze daarover kon indienen. De zienswijzen zijn zorgvuldig bestudeerd. In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen per onderwerp samengevat en beantwoord.

2.3 Zienswijze per onderdeel en beantwoording

2.3.1	**Formele/procedurele aspecten**	**Beantwoording**
a.	Indieners voeren aan dat de Aerius-invoergegevens ten onrechte niet ter inzage zijn gelegd. Uit de gepubliceerde gegevens blijkt niet per vlieg- en taxiroute welke vliegtuigen zijn gebruikt, welk motortype, welk startgewicht of welke emissie/gegevens. Op 24 maart 2021 zijn de emissiegegevens uit de RMI-database alsnog toegezonden, maar ook hierin onbreken specifieke emissies per specifiek start- of landingsprofiel.	Inmiddels zijn nieuwe aeriusberekeningen uitgevoerd. Deze liggen thans tezamen met de invoergegevens ter inzage. 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.
b.	Indieners stellen dat het ontwerpbesluit in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur; het is niet te begrijpen dat Schiphol wel een	RSG heeft mitigerende maatregelen genomen, onder andere door extern te salderen, waardoor zij voldoet aan het wettelijk kader van de Wnb. Voor PAS-melders is het lastig om

	vergunning krijgt en PAS-melders nog steeds geen vergunning hebben.	zelf soortgelijke mitigerende maatregelen te treffen. Overigens treft de overheid maatregelen, waaronder een herprioritering in het SSRS, om de problematiek van PAS-melders zo snel mogelijk op te lossen.

	2.3.2 Referentiesituatie/Bestaande rechten	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat de (juridische) uitleg over de constructie van het bestaand recht onjuist is en er niet gekozen had mogen worden voor meer vervuilende vliegtuigtype/motortype-combinaties, omdat dit geen realistisch beeld geeft.	Mede naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerpbesluit is de RSG gevraagd om voor de referentiesituatie/bestaand recht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren op basis van een realistisch vlootscenario, dat wil zeggen op basis van daadwerkelijk voorgekomen vliegtuig/motorcombinaties (naar rato van het voorkomen). Ten opzichte van de passende beoordeling uit 2020 heeft dat ertoe geleid dat voor de bestaande rechten thans is uitgegaan van een lagere stikstofdepositie dan in het ontwerpbesluit.
b.	Indieners stellen dat het bestaand recht onjuist is vastgesteld en gekeken had moeten worden naar de referentiesituatie van de Planologische Kernbeslissing (PKB) 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996.	Voor het vierbanenstelsel is het Aanwijzingsbesluit uit 1996 en de wijziging daarvan met het Aanwijzingsbesluit uit 2000 als meest beperkende besluit aangemerkt omdat daarin geluidszones werden vastgelegd. In artikel 2 van het Aanwijzingsbesluit uit 1996 is bepaald dat per jaar niet meer dan 44 miljoen passagiers van de luchthaven gebruik mogen maken (en niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht mocht worden afgehandeld). In het Aanwijzingsbesluit uit 1996 waren geen aantallen vliegtuigbewegingen vastgelegd.

		In het Aanwijzingsbesluit uit 2000 is bepaald dat in 2000 niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen, in 2001 niet meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen en in 2002 niet meer dan 460.000 vliegtuigbewegingen worden toegelaten. Voor de jaren 2000 en 2001 betrof het tijdelijke beperkingen. De voor 2002 vastgelegde beperking tot 460.000 vliegtuigbewegingen betrof geen tijdelijke beperking. Feitelijk is dat toegestane aantal voor het vierbanenstelsel daarna nooit meer hoger geweest. Vanaf 2003 golden andere regels (LVB 2008), maar die zien op het vijfbanenstelsel. Voor de referentiesituatie voor het vierbanenstelsel is aldus uitgegaan van max 460.000 vliegtuigbewegingen en max 44 miljoen passagiers (en niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht). Schiphol heeft aan de hand van het onderzoek Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaarttterein Schiphol 1996 van 2 december 2021 inzichtelijk gemaakt dat er binnen de geluidruimte van het Aanwijzingsbesluit 1996 ook 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren.
c.	Indieners stellen dat het ongeloofwaardig is dat Schiphol nog ruimte/bestaand recht heeft om verder te groeien/vervuilen nu er reeds groei met meer NOx-uitstoot heeft plaatsgevonden en er ook nog extern wordt gesaldeerd met Lelystad.	Zoals hiervoor onder a. is aangegeven heeft Schiphol nieuwe stikstofberekeningen aangeleverd en wordt voor de bestaande rechten thans uitgegaan van een lagere stikstofdepositie dan in het ontwerpbesluit. Van een externe saldering t.b.v. Lelystad is geen sprake meer. Voorts heeft Schiphol interne en externe maatregelen getroffen teneinde de stikstofdepositie niet te laten

		toenemen tov de referentiesituatie (de bestaande rechten).
d.	Indieners stellen dat de ruime vaststelling van het bestaand recht, op alle stikstofgevoelige natuurgebieden, leidt tot hogere stikstofdepositie terwijl deze habitattypen al overbelast zijn.	Van een te ruime vaststelling van de referentiesituatie/bestaande rechten is geen sprake.
e. f.	Indieners stellen dat de geluidsbegrenzing (en de gelijkwaardigheidscriteria) ten tijde van de referentiedatum niet kan gelden als begrenzing voor het aantal vliegtuigbewegingen. In de loop van tijd zijn vliegtuigen stiller geworden, waardoor nu meer vliegtuigbewegingen binnen dezelfde geluidsbegrenzing mogelijk zijn, maar die vliegtuigen zijn niet stikstofemissie-armer.	**Beantwoording e en f** Beperkingen in de toestemming op de Europese referentiedatum kunnen alleen voortvloeien uit die toestemming of eventuele latere inperkingen op die toestemming en niet uit wat feitelijk aanwezig was ten tijde van de toestemming. Dat zou leiden tot willekeur en strijd zijn met het rechtszekerheidsbeginsel. Aangezien er geen beperkingen gelden of golden voor stikstofemissies, moet voor het aantal vliegtuigbewegingen worden aangesloten bij de geluidsbegrenzing (of andere beperkingen, zoals het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal passagiers).
g.	Indiener stelt dat er andere meer beperkende besluiten zijn dan de LVB 2008: a. De milieugebruiksruimte is 318.000 vliegbewegingen (Planologische Kernbeslissing (PKB)1995). b. Het aanwijzingsbesluit 1996 noemt 420.000 vliegbewegingen. c. Aanwijzing van 1 november 1997 als een slot coordinated airport is met 353.000 slots ook aanzienlijk lager.	Zoals hiervoor onder b is aangegeven wordt voor het vierbanenstel uitgegaan van het Aanwijzingsbesluit 1996 en 2000 als het meest beperkende besluit. In artikel 2 van het Aanwijzingsbesluit 1996 is bepaald dat per jaar niet meer dan 44 miljoen passagiers van de luchthaven gebruik mogen maken (en niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht mocht worden afgehandeld). In het Aanwijzingsbesluit 2000 is het aantal vliegbewegingen beperkt tot 460.000 (Het aantal van 420.000 betrof slechts een tijdelijke beperking voor het jaar 2000).

		Voor het vijfbanenstelsel wordt uitgegaan van het LVB 2008 als het meest beperkende besluit. Daarin is het aantal vliegbewegingen beperkt tot 480.000. In de PKB 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 waren geen aantallen vliegbewegingen vastgelegd. Dat bij de PKB 1995 kennelijk is uitgegaan van 318.000 vliegtuigbewegingen laat onverlet dat Schiphol heeft aangetoond dat binnen de omvang van de geluidszone zoals vastgesteld in het Aanwijzingsbesluit 1996 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn (zie het rapport Aanwijzing luchtvaarterrein Schiphol 1996 van 2 december 2021; ref. 7 bij het hoofdrapport). Het (feitelijke) aantal toegewezen slots in een jaar kan evenmin worden aangemerkt als een inperking van de eerder verleende toestemming.
h. i. j.	Indieners stellen dat er geen referentiedepositie voor vliegbewegingen kan worden geclaimd, omdat er op nationaal niveau nooit toestemming is verleend voor de vliegbewegingen. Indieners stellen dat de referentiedepositie zou kunnen worden gezien als de omvang – op de referentiedatum- van de feitelijke uitvoering van de activiteiten. De referentiesituatie moet worden bepaald op basis van een feitelijk en rechtmatig plaatsvindende activiteit. Indieners stellen dat de referentiedepositie bepaald moet worden aan de hand van de	**Beantwoording h, i en j** 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

	feitelijk aanwezige voorzieningen op de referentiedatum. Op 10 juni 1994 ontbraken de voorzieningen voor 400.000 vluchten dus kunnen niet als referentie worden geclaimd	vóór de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 (Vogelrichtlijngebieden) Deze toestemming is publiekrechtelijk ingeperkt in het Aanwijzingsbesluit uit 1996 door de geluidscontouren en/of door het Aanwijzingsbesluit uit 2000 tot 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002. Schiphol heeft aan de hand van het onderzoek Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaarttterein 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 gebuik 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 feitelijk aantal vliegtuigbewegingen ten tijde van de referentiedatum.

		Voorzover wordt betoogd dat op de vroegste refentiedatum (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 refentiedatum (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 JustitieEU van10 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.
k.	Indieneners menen dat gelet op op het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer dan 44 miljoen passagiers mogen worden vervoerd. De bepaling van de referentie-emissie vanwege het wegverkeer in de passende beoordeling is dan ook veel te hoog, nu deze is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen van grote vliegtuigen.	Wat betreft het wegverkeer is voor de referentiesituatie uitgegaan van het in 2002/2003 aantal werkelijk uitgevoerde vluchten en het werkelijk aantal Origin&Destination passagiers (dus geen transfer-passagiers): 460.000 ATM met 29,2M OD-pax en 1,53 mtonvracht. Dat aantal passagiers (29,2 miljoen) leidde tot 76.713 voertuigbewegingen per etmaal.

2.3.3	**Stikstof/Aerius**	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat het extern salderen van de bestaande rechten van Schiphol naar Lelystad gebaseerd is op een onjuiste uitleg van de bestaande rechten van Schiphol, en/of dat de uitleg niet deugdelijk is.	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.
b.	Indieners hebben vragen over de juistheid van de gehanteerde invoergegevens, de bronbeschrijving en de wijze waarop de gegevens zijn ingevoerd.	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 categorien 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.

c.	Indieners stellen dat de vergunning, door het niet toepassen van het voorzorgsbeginsel, in de toekomst zou kunnen leiden tot een toename van depositie.	Schiphol treft mitigerende maatregelen teneinde een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie te voorkomen. De maatregelen zijn onderverdeeld in twee categoriën: 1. Interne maatregelen ter reductie van de emissie/depositie, 2. Externe maatregelen ter reductie van de emissie/depositie De eerste categorie betreft maatregelen die de emissie van stikstof bij de bron reduceren en daarmee ook de depositie verminderen. Het betreft het vaker taxiën van en naar de landings- en startbaan met één motor uitgeschakeld. Dit gebeurt nu al maar het aandeel wordt verhoogd waardoor een verdere reductie van stikstofemissies zal plaatsvinden. Verder heeft Schiphol reeds stappen gezet tot verdere elektrificatie van de grondgebonden activiteiten c.q. om de grondoperatie in 2030 emissievrij uit te kunnen voeren, o.a. met de introductie van walstroom en Pre-Conditioned Air Units (PCAs) waardoor de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig minder hoeft te worden ingezet. Daarnaast worden elektrische voertuigen geintroduceerd ter vervanging van diesel aangedreven versies. In de vergunning zal worden voorgeschreven dat de APU pas op een later moment mag worden aangezet, nl tot 5 minuten voorafgaand aan vertrek in plaats van 10 minuten vooraf, waardoor eveneens een verdere reductie van stikstofemissies zal plaatsvinden Beide maatregelen kunnen per direct worden geïmplementeerd en zijn daarmee dus effectief op het moment dat de natuurvergunning wordt verleend. De tweede categorie betreft maatregelen die die vallen onder de noemer “extern salderen”. Daarbij wordt de vergunde stikstofruimte van

		een derde partij voor maximaal 70% overgenomen door de zogeheten saldo-ontvangende partij, in dit geval RSG. Deelrapport 3e – Extern Salderen beschrijft de externe maatregelen die RSG heeft genomen om een depositietoename in de relevante Natura 2000-gebieden te voorkomen.
d.	Indieners stellen dat voor het beoordelen van de stikstofdepositie van verkeersbewegingen een 'afkapafstand' van 5 km is gehanteerd. Deze grens staat naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 ter discussie. Wat zijn de gevolgen voor de stikstofberekeningen voor Schiphol als deze afkapgrens niet zou worden gehanteerd?	In het ontwerpbesluit was de stikstofdepositie van het wegverkeer berekend tot 5 km van de desbetreffende weg. De uitspraak van de AbRvS van 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105, (A15) heeft echter geleid tot een aanpassing van Aerius voor alle stikstof producerende activiteiten: een maximale rekengrens van 25 kilometer voor alle type bronnen. In het verzoek om aanvullende informatie van 21 februari 2022 is RSG dan ook verzocht om de depositie die kon worden veroorzaakt in de referentiesituatie en in de aangevraagde situatie te bepalen aan de hand van Aerius Calculator, versie 2022. Deze versie gaat uit van een maximale rekenafstand van 25 kilometer. De AbRvS heeft op 5 april jl. (ECLI:NL:RVS:2023:1299) geoordeeld dat deze rekenafstand bij individuele projecten aanvaardbaar is.
e.	Indieners stellen dat de implementatie van SRM2 in AERIUS ongeschikt is om de depositiebijdrage van wegverkeer te berekenen.	De AbRvS heeft op 5 april jl. (ECLI:NL:RVS:2023:1299) geoordeeld dat SRM2 en de implementatie ervan in AERIUS aanvaardbaar is.
f.	Indieners stellen dat het standpunt dat depositie boven 3.000 voet niet hoeft te worden berekend onjuist is.	Er zijn op dit moment geen modellen beschikbaar om de depositiebijdrage van vliegtuigemissies boven 3.000 voet voldoende betrouwbaar in beeld te brengen en te relateren aan lokale, individuele bronnen. Daarbij speelt dat deze emissies zich doorgaans boven de zogenaamde menglaag bevinden. Deze stoffen

		kunnen het aardoppervlak bereiken, maar in het algemeen pas veel later en op (zeer) grote afstand van het gebied waar de stoffen zijn uitgestoten. Wat betreft de vliegtuigemissies boven de 3.000 voet, wordt in zijn algemeenheid verwezen naar diverse kamerbrieven hierover, waaronder de reactie op de motie Kröger c.s. d.d. 21 juni 2023. Daarin is het volgende aangegeven: - De NEC-richtlijn verplicht niet om emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus (LTO cyclus) te rapporteren. Lidstaten kunnen dit wel vrijwillig doen in de vorm van een zogenoemd "memo-item". - 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.
g.	Indieners stellen dat een deel van het wegverkeer niet is meegenomen.	In het thans vastgestelde besluit is voorgeschreven dat het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren niet mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie als bepaald door het

		Aanwijzingsbesluit 2000 (76.713 motorvoertuigen/etmaal). Dit aantal is in een vergunningvoorschrift vastgelegd. Ook zijn de voorzieningen voorgeschreven waarmee het aantal voertuigen kan worden bepaald. Een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie is daarmee uitgesloten.
h	Indieners stellen dat de mitigerende of compenserende maatregelen zoals bedoeld in artikel 6:3 of 6:4 van de habitatrichtlijn niet voldoende zijn.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de Passende beoordeling alsmede naar de antwoorden onder 2.3.3 sub c. en 2.3.9 sub a.
i.	In de AERIUS berekeningen voor Schiphol zijn alle vliegtuigbewegingen als airborne/stijgen zijn ingevoerd. In de berekening voor Lelystad wordt een onderscheid gemaakt in approach, take-off en climb-out. Waarom is voor Schiphol alleen airborne/stijgen nodig?	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 AERIUS-berekeningen 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.
j. k.	De berekening van de Voorgenomen Activiteit in Aerius geeft een onwaarschijnlijk lage stikstofoxide-emissie. Als invoer is een emissie aan stikstofoxide opgenomen van 3084 ton per jaar. Dat is aanzienlijk minder dan de feitelijke emissies die blijkens RIVM-cijfers optraden in 2017 en 2018 De emissie veroorzaakt door uitsluitend de vliegtuigbewegingen, APU en diverse andere NOx-bronnen op de luchthaven zelf is in AERIUS 2870 ton voor de nieuw aangevraagde situatie. Dit is omgerekend maximaal 5,74 kg per vliegtuigbeweging. Dit is een onwaarschijnlijk lage waarde. De European Environmental Agency geeft per vliegtuig voor een standaard Landing-Take Off Cycle een aanzienlijk hogere NOx-productie weer.	**Beantwoording j en k** De resulterende emissietotalen verschillen van de gerapporteerde emissietotalen in de Emissieregistratie. Ook wijken de berekende emissies per LTO-cyclus af van hetgeen ter illustrustratie opgenomen in Tabel 3.4. van het EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 for 1.A.3.a, 1.A.5.b Aviation. Dit is het gevolg van verschil in methodiek en uitgangspunten, zoals de gehanteerde TIM-tijden ("time in mode, e.g. idle, taxi, landing, take-off"), en vanwege toepassing van mitigerende (interne) maatregelen in de vergunningaanvraag. De uitgangspunten en invoergegevens zoals gehanteerd in de passende beoordeling zijn navolgbaar en conform laatste wetenschappelijke inzichten.
l.	Niet is onderbouwd dat significante gevolgen op de Vlaamse Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.	Uit de bij de aanvraag horende AERIUS berekeningen volgt dat er geen depositietoenames worden berekend op Vlaamse Natura 2000-gebieden. Signficant negatieve effecten zijn daarmee op voorhand uitgesloten.
m.	Indieners stellen dat de wijze waarop toezicht en monitoring wordt geregeld in het ontwerpbesluit onvoldoende is voor naleving van de vergunningsvoorschriften.	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

	Bovendien is de monitoring kennelijk nodig omdat vluchten afhankelijk zijn van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. Daarmee staat niet vast dat het depositieplafond wordt overschreden. De zekerheid of bepaalde voordelen zich manifesteren mag volgens vaste jurisprudentie echter niet afhankelijk zijn van monitoring.	maatregelen maar enkel om te kunnen vaststellen of het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is.
n.	In het ontwerp-besluit is voorschrift opgenomen dat elk jaar monitoringsinformatie (Aerius-berekening) wordt aangeleverd op basis waarvan kan worden geoordeeld of in het voorgaande gebruiksjaar binnen het daarvoor vastgestelde kader is gebleven. Aangegeven wordt dat dit onmogelijk is omdat Aerius jaarlijks wordt aangepast en dat dit kan leiden in verschillen in de monitoringsresultaten. Verzocht wordt te monitoren op stikstofemissie per jaar en alleen als er in enig jaar meer stikstofemissie heeft plaatsgevonden een jaarlijkse depositieberekening uit te voeren.	In de vergunning is een voorschrift opgenomen waarin is bepaald dat Schiphol zich dient te houden aan een (op basis van een bepaalde vlootsamenstelling) berekende emissie. Vergunninghouder zal na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober), een overzicht van de in dat gebruiksjaar ingezette vliegtuigen en een bijbehorende stikstofemissie-berekening moeten aanleveren aan de toezichthouder.
	2.3.4 Zwaveldioxide (SO_2) en kerosine	**Beantwoording**

a.	Indieners stellen dat in de passende beoordeling ten onrechte geen aandacht wordt besteed aan SO2-emissies. Dat de SO2-emissie op nationale schaal sinds de jaren '90 fors is afgenomen, is geen reden waarom de SO2-emissie en –depositie als gevolg van het project Luchthaven Schiphol in de passende beoordeling niet gekwantificeerd moet worden.	Depositie van zwaveldioxide (SO2) is niet onderzocht omdat de SO2-emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald en de daardoor veroorzaakte verzurende depositie eveneens. Ook de gemiddelde SO2 uitstoot per vliegtuigbeweging neemt af (Uitstoot vliegverkeer blijft binnen normen | Staat van (ilent.nl)) Van een toename van SO2-depositie op overbelaste habitats of leefgebieden lijkt dan ook geen sprake te zijn. Uit de aanvraag blijkt dat de verzurende depositie zeer gering is ten opzichte van de depositie van NOx, voor circa de helft afkomstig is uit het buitenland en voor een relatief groot deel onverklaard is. Daarnaast zijn de SO2-emissies door de luchtvaart beperkt (minder dan 100 ton/jaar17) en slechts ca. 3% van de NOx emissies. Ook wanneer rekening gehouden wordt met de circa vijf keer hogere depositiesnelheid van SO2 dan die van NO2 (Ref. 10), kan aangenomen worden dat de bijdrage van Schiphol aan de depositie door zwaveldioxide niet significant is. Bovendien is onderzoek naar de gevolgen van een eventuele toename op dit moment niet mogelijk, omdat de precieze gevolgen van SO2-verzuring per habitattype nog niet inzichtelijk zijn.
b.	In tabel 7.16 wordt voor de nieuwe aangevraagde situatie een emissie van 93 ton genoemd en voor de referentiesituatie een emissie van 87 ton. Gelet op de cijfers van het RIVM (circa 235 ton in 2017 en 2018) is dit veel te laag.	Zie het antwoord op zienswijzen 2.3.3, j en k.

c.	In een enkele zienswijze wordt aangegeven dat het effect van de dump van kerosine door vliegtuigen bij gevaarlijke vluchtsituaties is niet zou zijn meegenomen.	• Brandstof lozen is alleen toegestaan als dit noodzakelijk is voor de veiligheid van het vliegtuig en de omgeving. • De vlieger neemt de beslissing om tot lozing over te gaan. Als de vlieger bij de verkeersleider meldt dat hij brandstof moet lozen, staat de VKL dit toe boven de Noordzee vanaf FL 070 (vlieghoogte 6000 voet) of hoger. • Als de lozing niet onmiddellijk in gang hoeft te worden gezet, en de vlieger aangeeft dat hij om veiligheidsredenen niet boven de Noordzee kan lozen, wijst de VKL in overleg met de vlieger een alternatief gebied toe. • In de periode 2010-2020 heeft tweemaal een noodgeval plaatsgevonden die noodzaakte tot het lozen van kerosine. In beide gevallen is dit conform de geldende procedure boven zee gebeurd. Negatieve effecten van kerosinelozingen kunnen aldus worden uitgesloten: • kerosinelozingen komen zeer zeer zelden voor. De laatste 10 jaar slechts 2 maal. • De kerosinelozingen vinden op grote hoogte plaats (boven de 6000 voet). Hierdoor verspreidt en verwaait de kerosine over een groot gebied en zal voor het grootste deel of geheel verdampen. • Kerosinelozingen vinden vrijwel uitsluitend boven zee plaats. • De lozingen op zee vinden volgens de procedure niet boven een Natura 2000-gebied plaats. Zeer bijzondere situaties daargelaten zal er dus geen kerosine op Natura 2000-gebieden terechtkomen.

	2.3.5 Milieu en gezondheid	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat luchtverkeer slecht is voor milieu, klimaat en gezondheid en geven aan dat de groei van Schiphol onwenselijk is vanwege de aantasting van de luchtkwaliteit, toename van kankerverwekkende stoffen, de toename van geluidhinder, overlast en onveilige aanvliegroutes. Het wordt tijd voor een beter alternatief: een vliegveld voor de kust of in zee. Waar elders in Nederland burgers beschermd worden tegen milieuoverlast van luchtvervuiling en geluidsoverlast, wordt Schiphol een bijzondere status toegekend.	De thans aan de orde zijnde vergunning betreft een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Een dergelijke vergunning is vereist indien significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten. Een dergelijke vergunning kan alleen worden verleend indien het project de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. De milieunormen en de milieuregels voor Schiphol (de geluidbelasting/geluidhinder, de luchtverontreiniging en het veiligheidsrisico voor de omwonenden van Schiphol) vloeien daarentegen voort uit de Wet luchtvaart en worden vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

2.3.6	**Verstoring door geluid/beweging**	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat er van en naar Schiphol boven een aantal N2000 gebieden wordt gevlogen, ook op 3000 voet en dat dit tot geluidsoverlast en optische verstoring van vogelsoorten en andere dierensoorten leidt.	Vliegverkeer op hoogtes lager dan 3.000 voet kan verstorende effecten hebben op vogels. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de natuurdoelstellingen van het gebied. Boven de genoemde hoogte zijn volgens de bestaande literatuur geen verstorende effecten aangetoond (Lensink et al., 2005). Overigens is naar aanleiding van deze zienswijze, een aanvullende analyse opgenomen in het ecologisch onderzoek, waarbij aan de hand van radartracks de vlieghoogtes in referentiesituatie en voorgenomen activiteit vergeleken zijn.
b.	Indieners stellen dat voor een ecologische analyse niet van de dB(A) voor menselijk oor uitgegaan dient te	In de passende beoordeling is gekeken naar de gevolgen van een toename van geluidbelasting boven de 43dB(A)LAeq voor vogels en soorten. Er is niet uitgegaan van de maat dB(A) en/of

	worden, maar van de dB (dus zonder de correctie).	dB(A) Lden. Deze methodiek vloeit voort uit onderzoek naar effecten geluid op vogels (Lensink e.a.) waar de verstoringsrelaties zijn bepaald via db(A)Laeq berekeningen. Om deze verstoringsrelatie te kunnen toepassen om een uitspraak te kunnen doen over mogelijke verstoring, dient het onderzoek gebruik te maken van dezelfde eenheid.
c.	Indieners stellen dat niet is beoordeeld of de wijziging van de aanvliegroute leidt tot een verstoring van de zeer gevoelige soorten roerdomp, purperreiger, zwarte stern in Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De haeck.	In deelrapport 3d (ecologische beoordeling) is voor wat betreft de Nieuwkoopse plassen & De Haeck geconcludeerd dat er ten opzichte van 2008 enige toename van de geluidbelasting op de Nieuwkoopse plassen is. Voor dit gebied is echter 2002 het referentiejaar en daaruit blijkt dat sinds 2002 op de Nieuwkoopse plassen de geluidbelasting is afgenomen. Omdat niettemin een toename van het aantal commerciële vluchten tussen de 1.900 voet en 3.000 voet is geconstateerd, is nader gekeken naar de gevolgen van optische verstoring op beschermde soorten en vogels, waaronder de roerdomp en purperreiger. Geconcludeerd is dat door de grotendeels verscholen leefwijze van de roerdomp en purperreiger het waarschijnlijk is dat de hoog overvliegende vliegtuigen niet gezien kunnen worden en dat de eventueel zichtbare vliegtuigen niet voor verstoring zorgen, omdat vogels vaak gewenning laten zien aan herhaalde en voorspelbare verstoringen, zoals het geval is bij de vliegtuigen die steeds op een vergelijkbare manier overvliegen. Wat betreft de zwarte stern is aangegeven dat de afname in Nederland als broedvogel nauw samenhangt met de afname van krabbenscheer als gevolg van ander oppervlaktewaterbeheer, en afname van de kwaliteit van foerageergebied door bemesting en verdroging. Bovendien is in de Nieuwkoopse Plassen en De Haeck het oppervlak drijvende waterplanten gering waardoor het natuurlijke broedgebied

		van de zwarte stern ontbreekt. De instandhoudingsdoelstelling voor de zwarte stern is uitbreiding van de omvang en/of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied met een draagkracht voor een populatie van ten minste 115 paren. De provincie Zuid-Holland heeft daarvoor langetermijndoelstellingen (tot 2033) uitgewerkt: uitbreiding nestplaatsen en verbeteren kwaliteit foerageergebied. De kolonies zijn gevoelig voor verstoring door recreatie (vanaf land of water) of door agrarische en andere bedrijfsmatige activiteiten in de directe nabijheid (tot enkele honderden meters), maar herhaalde en voorspelbare verstoringen op een wat grotere afstand lijken niet tot verstoring te leiden.
d.	Indieners stellen dat ook effecten op de boomvalk, kiekendief, wespendief, buizerd en zeearend niet zijn onderzocht.	Voor zover het effect van verstoring op bepaalde diersoorten, zoals de genoemde roofvogels, niet zou zijn onderzocht, wordt opgemerkt dat dat kennelijk geen soorten betreft waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Immers, of sprake is van significante effecten dan wel de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied worden aangetast dient te worden gerelateerd aan de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken Natura 2000-gebied.
e.	Indieners stellen dat niet is onderzocht of aanvaringen negatieve effecten kan hebben voor beschermde vogelsoorten.	Naar aanleiding van deze zienswijze is in aanvulling op de passende beoordeling het effect als gevolg van vogelaanvaringen onderzocht. Uit deelrapport 3d (ecologische beoordeling) blijkt dat de meeste vogelaanvaringen algemene vogelsoorten betreft en dat effecten op instandhoudingsdoelen uitgesloten kunnen worden. Er is een hoog percentage roofvogels onder de aanvaringsslachtoffers, waaronder ook de velduil. Het aantal aanvaringsslachtoffers onder de velduil ligt in de ordegrootte van 1% van de totale winterpopulatie. Omdat de aangewezen instandhoudingsdoelen

		voor de velduil als broedvogel ver van Schiphol afliggen, is een direct effect op deze doelen uit te sluiten.Veranderingen in gebruik van de vliegroutes zal niet tot meer of minder aanvaringsslachtoffers leiden.
f.	Indieners stellen dat ook ten onrechte is gesteld dat verstoringen gedurende de nacht kunnen worden uitgesloten.	In de nacht wordt uitsluitend boven 3.000 ft gevlogen en voor vliegverkeer op hoogtes hoger dan 3.000 ft zijn volgens de bestaande literatuur geen verstorende effecten aangetoond (Lensink et al., 2005).
g.	Indieners stellen dat er geen rekening is gehouden met laagvliegen en wijziging van vliegroutes. De landende vliegtuigen vliegen veelvuldig op slechts 2.000 voet boven Natura 2000-gebieden. Bovendien wordt graag een onderbouwing van de piekgeluidniveaus gezien (dus niet het jaargemiddelde Lden) in relatie tot verstoring van fauna.	In de PB (deelrapport 3b Ecologische beoordeling) is aangegeven dat als gevolg van de Voorgenomen Activiteit een deel van de vliegtuigbewegingen van baan en/of route veranderen waardoor boven sommige delen van Natura 2000-gebieden het aantal vliegtuigbewegingen onder de 3.000 voet zal toenemen. Volgens de PB zal dat leiden tot een verschuiving van de 43 dB(A)Laeq geluidcontouren ten opzichte van de geldende referentiesituatie boven enkele Natura 2000-gebieden. Dit betreft: Eilandspolder, Noordhollands Duinreservaat en Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. De geluidbelasting is gebaseerd op het vliegverkeer gedurende het gehele etmaal, LAeq,24h, waarbij piekgeluiden zijn meegenomen. Voorts is per Natura 2000-gebied inzichtelijk gemaakt in hoeverre er door verandering van gebruik van vliegroutes en vlieghoogtes boven enkele Natura 2000-gebieden ook meer optische verstoring kan optreden. Voor sommige gebieden is sprake van een toename van het aantal commerciële vluchten rond de 2.000 ft. In de PB (deelrapport 3b) wordt geconcludeerd dat significante

		negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

2.3.7	**Soortenbescherming**	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat naast een Wnb-vergunning tevens een ontheffing in de zin van artikel 3.1 en 3.5 Wnb is vereist.	De vraag of een ontheffing is vereist ingevolge de artikelen 3.1 en 3.5 van de Wnb (soortenbescherming) is thans niet aan de orde. Niettemin kan hierover het volgende worden opgemerkt. In het kader van de gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden) is gekeken naar mogelijke verstoring door licht, beweging en geluid. Daarbij is geconcludeerd dat wat betreft de grondgebonden activiteiten er geen sprake is van visuele verstoringen omdat de luchthaven minstens 12 km is verwijderd van het dichtstbijzijnde N2000-gebied. Wat betreft vliegbewegingen is gekeken naar mogelijke optische verstoringen voor verstoringsgevoelige soorten, waaronder bepaalde vissoorten, vleermuizen, de noordse woelmuis en (broed)vogels. Geconcludeerd is dat van verstoring door overvliegende vliegtuigen bij de meervleermuis, alle vissoorten, alle broedvogels en de meeste invertebrata geen sprake is. In deelrapport 3d (ecologische beoordeling) is voorts gekeken naar vogelaanvaringen. Daaruit blijkt dat de meeste vogelaanvaringen algemene vogelsoorten betreft en dat effecten op instandhoudingsdoelen uitgesloten kunnen worden.
b.	Door de toename van vliegbewegingen en/of afschot zal de (beschermde) vogelpopulatie afnemen, en/of de effecten van de toename en vliegbewegingen en afschot van vogels zijn niet voldoende onderzocht.	Per Natura 2000-gebied is inzichtelijk gemaakt in hoeverre er door verandering van gebruik van vliegroutes en vlieghoogtes boven enkele Natura 2000-gebieden ook er meer optische verstoring kan optreden. Voor sommige gebieden is sprake van een toename van het aantal commerciële vluchten rond de 2.000 ft.

		In de PB (deelrapport 3b) wordt geconcludeerd dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Afschot (vnl van ganzen) vindt plaats via een ontheffing o.g.v. art. 3.3 Wnb. De ontheffing is gebaseerd op een faunabeheerplan. Daarbij wordt rekening gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van beschermde volgelsoorten. Tegen de ontheffing staat bezwaar en beroep open.

2.3.8	**Cumulatie**	**Beantwoording**
a.	Indieners stellen dat niet alle relevante projecten zijn beoordeeld. Zo zou geen cumulatieve beoordeling hebben plaatsgevonden met het project Lelystad Airport	In ABRvS 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1312 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak de cumulatietoets verduidelijkt: Onzekere toekomstige gebeurtenissen kunnen bij de beoordeling van cumulatieve effecten buiten beschouwing blijven. Dat betekent dat met andere projecten waarvoor een Nbw-vergunning is vereist maar die nog niet is verleend, zoals Lelystad Airport, geen rekening hoeft te worden gehouden.

2.3.9	Overig:	Beantwoording
a.	Indieners stellen dat onterecht geen ADC toets is uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen dwingend belang is voor het vliegveld.	Zoals aangegeven bij de zienswijzen inzake de referentiesituatie is naar aanleiding van de zienswijzen de referentiesituatie aangepast en is Schiphol gevraagd om voor de referentiesituatie/bestaand recht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren op basis van een realistisch vlootscenario, dat wil zeggen op basis van daadwerkelijk voorgekomen vliegtuig/motorcombinaties (naar rato van het voorkomen). Schiphol heeft vervolgens (interne en externe) mitigerende maatregelen getroffen. Daarmee zijn significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden uitgesloten en is de zekerheid verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Voor het doorlopen van de zogenoemde ADC-toets bestaat dan ook geen aanleiding.
b.	Indieners stellen dat er geen noodzaak is voor een extra luchthaven voor vakantievluchten, omdat er vanwege het behalen van CO2-doelen minder gevlogen moet worden en omdat er vanwege corona minder gevlogen werd.	De vraag of er nut en noodzaak is voor Schiphol is hier niet aan de orde, aangezien het toetsingskader Wet natuurbescherming hier van toepassing is.
c.	Indieners stellen dat er alleen naar de financiële aspecten is gekeken (niet naar noodzaak/andere belangen), er moeten andere afwegingen worden gemaakt.	Voor het project is een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb) aangevraagd en verleend. De aanvraag is getoetst aan de criteria die in de Wnb zijn opgenomen.

3. Wijzigingen

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-besluit zijn de volgende.

a. Wijziging referentiesituatie

Voor het project Schiphol als luchthaven met vier banen is toestemming verleend vóór de vroegste Europese referentiedatum van 10 juni 1994 (Vogelrichtlijngebieden). Het vierbanenstelsel kan in zoverre worden aangemerkt als bestaand recht.

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.

In 2003 is Schiphol uitgebreid met de Polderbaan. Dat betekent dat de Polderbaan voor Natura 2000-gebieden aangewezen vóór 2003 geen deel uitmaakt van bestaand recht en 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.

Voor Natura 2000-gebieden met een referentiedatum na 2003 is uitgegaan van het LVB 2008 en behoort het gebruik van de Polderbaan tot de referentiesituatie. Daarbij geldt dat het gebruik is beperkt tot 480.000 vliegtuigbewegingen.

b. Het wijzigen van de invulling van de vloot in de referentiesituaties

Naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is Schiphol gevraagd nieuwe stikstofberekeningen te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan in de referentiesituatie.

c. Aanpassen GA en uitsluiten maatschappelijk verkeer

Het aantal bewegingen General Avation 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.

d. Het actualiseren van de platformbronnen op basis van brandstofverbruik.

Voor de platformbronnen en het proefdraaien geldt dat deze als gevolg van de verschoning van deze platformbronnen en de sterke afname van het proefdraaien, steeds tot een afname van de depositie leiden.

e. Het toevoegen van baanonderhoud aan de Polderbaan

Baanonderhoud maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het project (vierbanenstelsel) dat al was toegestaan op de Europese referentiedata (bestaand recht) en is niet afzonderlijk in kaart gebracht. Uitzondering hierop is het baanonderhoud van de Polderbaan ten opzichte van de referentie Aanwijzingsbesluit 2000.

f. Het gasverbruik voor de verwarming van gebouwen is beperkt tot alleen die aansluitingen die vallen onder de Wm-vergunning van RSG

Voor de verwarming van alle gebruiks- en kantoorruimtes op het luchthaventerrein wordt aardgas gestookt in verwarmingsketels. Daarnaast wordt aardgas verbruikt in andere installaties zoals bijvoorbeeld de WKK op het luchthaventerrein. Door het verstoken van aardgas wordt een bijdrage geleverd aan de NO_x-emissies. Op verzoek van het bevoegd gezag is in de modellering alleen het gasverbruik meegenomen van de bronnen die vallen onder de milieuvergunning van Schiphol.

g. Vastleggen verkeersaantrekkende werking op referentiesituatie

Ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking zijn effecten op voorhand uitgesloten doordat als gevolg van het mobiliteitsplan het aantal extra bewegingen ten gevolge van de voorgenomen activiteit niet leidt tot meer voertuigbewegingen met een verbrandingsmotor. Teneinde te borgen dat het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie is in de voorschriften vastgelegd dat als gevolg van de voorgenomen activiteit de verkeersaantrekkende werking het aantal van 76.713 verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotor per jaargemiddeldetmaal niet mag overschrijden.

h. Aanpassing Aerius

Het AERIUS model is gedurende het traject verschillende keren aangepast. Dit betreft zowel actualisatie van de gebruikte data (GDN en emissiefactoren) als het invoeren van de 25 km grens als afstand tot waar de berekende depositie nog kan worden toegerekend aan de bron.

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

Schiphol heeft aangegeven jaarlijks diverse bouwerkzaamheden uit te voeren die onlosmakelijk zijn verbonden met de exploitatie van Schiphol. De werkzaamheden zijn divers, van het plaatsen van kleine objecten, bijvoorbeeld een bushokje, tot de renovatie van een terminal. De effecten voor de natuur zijn in de aanvraag beoordeeld als onderdeel van de Voorgenomen Activiteit.

BIJLAGE
In deze bijlage zijn per volgnummer van de hiervoor weergegegeven onderwerpen, de registratienummers van desbetreffende zienswijzen weergegeven.

Beantwoording zienswijzen per gebundelde indieners / per onderwerp

1 Onderwerp		**Zaaknummer**	
2.3.1 Formele/procedurele aspecten	a.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025026447 1480025028876 1480025028974 1480025029088 1480025036573 9991482100001 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100178 9991482100192	9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100287 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

	b.	9991482100230 9991482100302 9991482100358 9991482100035 9991482100039 9991482100123 9991482100038 9991482100050 9991482100043 9991482100034 9991482100191 9991482100288 9991482100042 9991482100030 9999991482100 9991482100036 9991482100055 9991482100266 1480025025520 9991482100225 9991482100048 9991482100293 1480024957573 9999914821000 9991482100037 9991482100033 9991482100052 9991482100076 9991482100278 9991482100391 9991482100049 9991482100394 1480025010585 1480024976742 9991482100058 1480025032114 9991482100045 9991482100069 1480025029088 1480025036573 1480025002874 1480025036571 1480025004131 9991482100240 9991482100032 9991482100085 9991482100031 9991482100057 9991482100046 9991482100427 1480025029210 1480025035701	9991482100059 9991482100118 9991482100099 1480024916351 1480024934395 1480025017050 1480025010031 1480025010590 1480025014747 1480025014808 1480025015259 9991482100078 9991482100081 9991482100082 9991482100084 9991482100083 9991482100079 9991482100132 9991482100128 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100129 9991482100153 1480025019131 1480025019356 1480025021617 1480025019549 1480025020065 1480025021669 1480025022393 1480025026447 1480025028876 1480025028974 1480025029028 1480025029036 9991482100219 9991482100221 1480025032122 9991482100237 9991482100245 9991482100232 1480025035759 9991482100281 9991482100314 9991482100292 9991482100326 9991482100333 9991482100395 9991482100399 9991482100287 9991482100377

Kenmerk
27021203

		9991482100207 9991482100192 9991482100063 9991482100060 9991482100056 9991482100074	**Kenmerk** 27021203
2.3.2 Bestaande rechten	a.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025030614 1480025032114 1480025034125 1480025036573 9991482100049 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081	9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100390 9991482100427
	b.	9991482100302 9991482100358 9991482100225 1480025010585 9991482100058 1480025032114 9991482100069 1480025029088 1480025036573 9991482100240 9991482100085 9991482100057 9991482100427 9991482100207	9991482100078 9991482100081 9991482100082 9991482100084 9991482100083 9991482100079 9991482100132 9991482100128 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100129 9991482100153 1480025019131

		9991482100192 9991482100063 9991482100060 9991482100056 9991482100074 9991482100059 1480024934395 1480025017050 1480025010031 1480025010590 1480025014747 9991482100078 9991482100081 9991482100082 9991482100084 9991482100083 9991482100079 9991482100132 9991482100128 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100129 9991482100153 1480025019131 1480025019356 1480025021617 1480025019549 1480025020065 1480025021669 1480025028974 9991482100219 9991482100221 9991482100237 9991482100245 9991482100232 9991482100281 999148210031 9991482100326 9991482100333 9991482100377	1480025019356 1480025021617 1480025019549 1480025020065 1480025021669 1480025028974 9991482100219 9991482100221 9991482100237 9991482100245 9991482100232 9991482100281 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100377 **Kenmerk** 27021203
	c.	1480024957573 1480024976742 1480025014808 1480025022393 1480025025520 1480025035701 1480025035759 9991482100030 9991482100031 9991482100032 9991482100033	9991482100050 9991482100052 9991482100055 9991482100058 9991482100076 9991482100084 9991482100118 9991482100123 9991482100191 9991482100230 9991482100266

		9991482100034 9991482100035 9991482100036 9991482100037 9991482100038 9991482100039 9991482100042 9991482100043 9991482100045 9991482100046 9991482100048	9991482100278 9991482100288 9991482100292 9991482100293 9991482100391 9991482100394 9991482100395 **Kenmerk** 27021203
	d.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025030614 1480025034125 1480025036573 9991482100001 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084	9991482100085 9991482100128 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100178 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427
	e.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131	 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138

		1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025030614 1480025034125 1480025036573 9991482100049 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083	9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100287 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427 **Kenmerk** 27021203
	f.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082	9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

		9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326	**Kenmerk** 27021203
	g.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025036573 9991482100049 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082	9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

		9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302	**Kenmerk** 27021203
	h.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028876 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025035541 1480025036573 9991482100001 9991482100049 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081	9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

		9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237	**Kenmerk** 27021203
	i.	1480024934395 1480024957573 1480024976742 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025014808 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025022393 1480025025520 1480025028974 1480025029028 1480025029036 1480025029088 1480025032114 1480025035701 1480025035759 1480025036573 9991482100030 9991482100031 9991482100032 9991482100033 9991482100034 9991482100035 9991482100036 9991482100037	9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100118 9991482100123 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100191 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100230 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100266 9991482100278 9991482100281 9991482100288 9991482100292 9991482100293

		9991482100038 9991482100039 9991482100042 9991482100043 9991482100045 9991482100046 9991482100048 9991482100050 9991482100052 9991482100055 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074	9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100391 9991482100394 9991482100395 9991482100427 **Kenmerk** 27021203
	j	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025034125 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132	9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

		9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100302	**Kenmerk** 27021203
2.3.3 Stikstof	a.	1480024934395 1480025000471 1480025001814 1480025001877 1480025002874 1480025004131 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025010675 1480025014747 1480025015259 1480025016181 1480025016450 1480025017050 1480025017072 1480025018428 1480025019131 1480025019333 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025020233 1480025021084 1480025021580 1480025021617 1480025021669 1480025022143 1480025024221 1480025024464 1480025028876 1480025028974 1480025029088 1480025030614 1480025032114 1480025036573 9991482100049	9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100289 9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315 9991482100317 9991482100322 9991482100323 9991482100324 9991482100325 9991482100326 9991482100333 9991482100341 9991482100358 9991482100360 9991482100361 9991482100377 9991482100390 9991482100427

		9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100086 9991482100093 9991482100101 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100156 9991482100157 9991482100158 9991482100159 9991482100160 9991482100161 9991482100162 9991482100166 9991482100167 9991482100168 9991482100169 9991482100170 9991482100172 9991482100173 9991482100174 9991482100175 9991482100176 9991482100177 9991482100178 9991482100179 9991482100182 9991482100188 9991482100190 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225	**Kenmerk** 27021203

		9991482100232 9991482100236 9991482100237 9991482100240 9991482100241 9991482100242 9991482100243 9991482100245 9991482100250 9991482100251 9991482100262 9991482100274	**Kenmerk** 27021203
	c. h.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028876 1480025028974 1480025029028 1480025029036 1480025029088 1480025034125 1480025036573 9991482100001 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153	9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100427

		9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245	**Kenmerk** 27021203
	f	1480024934395 1480024976742 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025035541 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100178 9991482100192 9991482100207	9991482100281 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100390 9991482100427

		9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245	**Kenmerk** 27021203
	g	1480024934395 1480024976742 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100178 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225	9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100390 9991482100399 9991482100427

		9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281	**Kenmerk** 27021203
	b. d. e. i. j.k. l.	1480024934395 1480024934395 1480024976742 1480025000471 1480025001814 1480025001877 1480025002874 1480025004131 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025010675 1480025014747 1480025015259 1480025016181 1480025016450 1480025017050 1480025017072 1480025018428 1480025019131 1480025019333 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025020233 1480025021084 1480025021580 1480025021617 1480025021669 1480025021783 1480025022143 1480025022176 1480025024221 1480025024464 1480025026447 1480025028974 1480025029028 1480025029036 1480025029088 1480025032114 1480025036573 9991482100001 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060	9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100086 9991482100093 9991482100101 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100156 9991482100157 9991482100158 9991482100159 9991482100160 9991482100161 9991482100162 9991482100166 9991482100167 9991482100168 9991482100169 9991482100170 9991482100172 9991482100173 9991482100174 9991482100175 9991482100176 9991482100177 9991482100178 9991482100179 9991482100182 9991482100188 9991482100190 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100236 9991482100237

		9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100245 9991482100250 9991482100251 9991482100262 9991482100274 9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100289 9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315 9991482100317 9991482100322 9991482100323 9991482100324 9991482100325 9991482100326 9991482100333 9991482100341 9991482100358 9991482100360 9991482100361 9991482100377 9991482100390 9991482100427	9991482100240 9991482100241 9991482100242 9991482100243 **Kenmerk** 27021203
	m.	1480024934395 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549	9991482100287 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100399 9991482100427

		1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025024221 1480025028974 1480025029028 1480025029036 1480025029088 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281	**Kenmerk** 27021203
	n.	1480025024221	
2.3.4 Zwaveldioxide (SO2) en kerosine	a. b.	9991482100427	
	c.	148002504463	
2.3.5 Milieu en gezondheid	a.	1480024880375 1480024885698 1480024890673	1480024921042 1480024921050 1480024924121

		1480024895516	1480024926898	
		1480024897422	1480024934395	
		1480024916351	1480024984546	**Kenmerk**
		1480025000471	9991482100049	27021203
		1480025001777	9991482100056	
		1480025001814	9991482100057	
		1480025001877	9991482100058	
		1480025002874	9991482100059	
		1480025004131	9991482100060	
		1480025010031	9991482100063	
		1480025010585	9991482100069	
		1480025010590	9991482100074	
		1480025010675	9991482100078	
		1480025014747	9991482100079	
		1480025015259	9991482100081	
		1480025016181	9991482100082	
		1480025016450	9991482100083	
		1480025017050	9991482100084	
		1480025017072	9991482100085	
		1480025018428	9991482100086	
		1480025018847	9991482100093	
		1480025019131	9991482100099	
		1480025019333	9991482100101	
		1480025019356	9991482100102	
		1480025019549	9991482100105	
		1480025020065	9991482100107	
		1480025020233	9991482100122	
		1480025021084	9991482100128	
		1480025021580	9991482100129	
		1480025021617	9991482100132	
		1480025021669	9991482100138	
		1480025021783	9991482100139	
		1480025022143	9991482100140	
		1480025022176	9991482100153	
		1480025022964	9991482100156	
		1480025023479	9991482100157	
		1480025023516	9991482100158	
		1480025023805	9991482100159	
		1480025024382	9991482100160	
		1480025024461	9991482100161	
		1480025024463	9991482100162	
		1480025024464	9991482100166	
		1480025026447	9991482100167	
		1480025028876	9991482100168	
		1480025028974	9991482100169	
		1480025029028	9991482100170	
		1480025029036	9991482100172	
		1480025029088	9991482100173	
		1480025029210	9991482100174	
		1480025032122	9991482100175	
		1480025035541	9991482100176	
		1480025036571	9991482100177	
		1480025036573	9991482100178	

		9991482100001 9991482100182 9991482100188 9991482100190 9991482100192 9991482100207 9991482100211 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100228 9991482100230 9991482100232 9991482100236 9991482100237 9991482100240 9991482100241 9991482100242 9991482100243 9991482100245 9991482100246 9991482100249 9991482100250 9991482100251 9991482100262 9991482100269 9991482100271 9991482100273 9991482100274 9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100287 9991482100289 9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100305 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315	9991482100179 9991482100317 9991482100322 9991482100323 9991482100324 9991482100325 9991482100326 9991482100328 9991482100329 9991482100331 9991482100332 9991482100333 9991482100336 9991482100337 9991482100341 9991482100342 9991482100343 9991482100344 9991482100345 9991482100351 9991482100358 9991482100359 9991482100360 9991482100361 9991482100362 9991482100363 9991482100365 9991482100366 9991482100367 9991482100375 9991482100377 9991482100393 9991482100399 9991482100410 9991482100411 9991482100412 9991482100413 9991482100414 9991482100416 9991482100417 9991482100418 9991482100420 9991482100421 9991482100427	**Kenmerk** 27021203
2.3.6			

Verstoring door geluid/beweging		1480024934395 1480024976742 1480024984546 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025014747 1480025017050 1480025019131 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025021617 1480025021669 1480025028876 1480025028974 1480025029088 1480025032114 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153	9991482100178 9991482100192 9991482100207 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100232 9991482100237 9991482100240 9991482100245 9991482100281 9991482100287 9991482100302 9991482100314 9991482100326 9991482100333 9991482100358 9991482100377 9991482100390 9991482100427 **Kenmerk** 27021203
2.3.7 Soorten-bescherming	a.	9991482100058	
	b.	1480024934395 1480025000471 1480025001814 1480025001877 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025010675	9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084

		1480025014747 1480025015259 1480025016181 1480025016450 1480025017050 1480025017072 1480025018428 1480025018847 1480025019131 1480025019333 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025020233 1480025021084 1480025021580 1480025021617 1480025021669 1480025021783 1480025022143 1480025022176 1480025022964 1480025023479 1480025023516 1480025023805 1480025024382 1480025024461 1480025024463 1480025024464 1480025028876 1480025028974 1480025029088 1480025036573 9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100221 9991482100225 9991482100228 9991482100232 9991482100236 9991482100237 9991482100240 9991482100241 9991482100242 9991482100243 9991482100245 9991482100246 9991482100249 9991482100250	9991482100085 9991482100101 9991482100102 9991482100105 9991482100107 9991482100122 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100156 9991482100157 9991482100158 9991482100159 9991482100160 9991482100161 9991482100162 9991482100166 9991482100167 9991482100168 9991482100169 9991482100170 9991482100172 9991482100173 9991482100174 9991482100175 9991482100176 9991482100177 9991482100179 9991482100182 9991482100188 9991482100190 9991482100192 9991482100207 9991482100211 9991482100219 9991482100332 9991482100333 9991482100336 9991482100337 9991482100341 9991482100342 9991482100343 9991482100344 9991482100345 9991482100351 9991482100358 9991482100359 9991482100360 9991482100361	**Kenmerk** 27021203

		9991482100251 9991482100262 9991482100269 9991482100271 9991482100273 9991482100274 9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100289 9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100305 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315 9991482100317 9991482100322 9991482100323 9991482100324 9991482100325 9991482100326 9991482100328 9991482100329 9991482100331	9991482100362 9991482100363 9991482100365 9991482100366 9991482100367 9991482100375 9991482100393 9991482100410 9991482100411 9991482100412 9991482100413 9991482100414 9991482100416 9991482100417 9991482100418 9991482100420 9991482100421 9991482100427 **Kenmerk** 27021203
2.3.8 Cumulatie		1480024934395 1480025000471 1480025001814 1480025001877 1480025002874 1480025004131 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025010675 1480025014747 1480025015259 1480025016181 1480025016450	9991482100056 9991482100057 9991482100058 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100069 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084

		1480025017050	9991482100085	
		1480025017072	9991482100086	
		1480025018428	9991482100093	**Kenmerk**
		1480025019131	9991482100099	27021203
		1480025019333	9991482100101	
		1480025019356	9991482100102	
		1480025019549	9991482100105	
		1480025020065	9991482100107	
		1480025020233	9991482100122	
		1480025021084	9991482100128	
		1480025021580	9991482100129	
		1480025021617	9991482100132	
		1480025021669	9991482100138	
		1480025021783	9991482100139	
		1480025022143	9991482100140	
		1480025022176	9991482100153	
		1480025022964	9991482100156	
		1480025023479	9991482100157	
		1480025023516	9991482100158	
		1480025023805	9991482100159	
		1480025024382	9991482100160	
		1480025024461	9991482100161	
		1480025024463	9991482100162	
		1480025024464	9991482100166	
		1480025028876	9991482100167	
		1480025028974	9991482100168	
		1480025029028	9991482100169	
		1480025029036	9991482100170	
		1480025029088	9991482100172	
		1480025030614	9991482100173	
		1480025032114	9991482100174	
		1480025036571	9991482100175	
		1480025036573	9991482100176	
		9991482100001	9991482100177	
		9991482100049	9991482100178	
		9991482100179	9991482100317	
		9991482100182	9991482100322	
		9991482100188	9991482100323	
		9991482100190	9991482100324	
		9991482100192	9991482100325	
		9991482100207	9991482100326	
		9991482100211	9991482100328	
		9991482100219	9991482100329	
		9991482100221	9991482100331	
		9991482100225	9991482100332	
		9991482100228	9991482100333	
		9991482100232	9991482100336	
		9991482100236	9991482100337	
		9991482100237	9991482100341	
		9991482100240	9991482100342	
		9991482100241	9991482100343	
		9991482100242	9991482100344	
		9991482100243	9991482100345	

		9991482100245 9991482100246 9991482100249 9991482100250 9991482100251 9991482100262 9991482100269 9991482100271 9991482100273 9991482100274 9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100287 9991482100289 9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100305 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315	9991482100351 9991482100358 9991482100359 9991482100360 9991482100361 9991482100362 9991482100363 9991482100365 9991482100366 9991482100367 9991482100375 9991482100377 9991482100393 9991482100410 9991482100411 9991482100412 9991482100413 9991482100414 9991482100416 9991482100417 9991482100418 9991482100420 9991482100421 9991482100427 **Kenmerk** 27021203
2.3.9 Overig	a	1480025032114	
	b.	1480024885698 1480024912340 1480024932540 1480024934395 1480025019549 1480025029210 1480025036571 9991482100074	
	c.	1480024880375 1480024890673 1480024897422 1480024916351	1480025022964 1480025023479 1480025023516 1480025023805

		1480024921042 1480024924121 1480024934395 1480025000471 1480025001814 1480025001877 1480025002874 1480025004131 1480025010031 1480025010585 1480025010590 1480025010675 1480025014747 1480025015259 1480025016181 1480025016450 1480025017050 1480025017072 1480025018428 1480025018847 1480025019131 1480025019333 1480025019356 1480025019549 1480025020065 1480025020233 1480025021084 1480025021580 1480025021617 1480025021669 1480025022143 9991482100099 9991482100101 9991482100102 9991482100105 9991482100107 9991482100122 9991482100128 9991482100129 9991482100132 9991482100138 9991482100139 9991482100140 9991482100153 9991482100156 9991482100157 9991482100158 9991482100159 9991482100160 9991482100161 9991482100162 9991482100166 9991482100167	1480025024382 1480025024461 1480025024463 1480025024464 1480025028876 1480025028974 1480025029028 1480025029036 1480025029088 1480025029210 1480025032122 1480025035541 1480025036571 1480025036573 9991482100001 9991482100049 9991482100056 9991482100057 9991482100059 9991482100060 9991482100063 9991482100074 9991482100078 9991482100079 9991482100081 9991482100082 9991482100083 9991482100084 9991482100085 9991482100086 9991482100093 9991482100245 9991482100246 9991482100249 9991482100250 9991482100251 9991482100262 9991482100269 9991482100271 9991482100273 9991482100274 9991482100275 9991482100276 9991482100279 9991482100280 9991482100281 9991482100282 9991482100283 9991482100284 9991482100285 9991482100286 9991482100287 9991482100289	**Kenmerk** 27021203

		9991482100168 9991482100169 9991482100170 9991482100172 9991482100173 9991482100174 9991482100175 9991482100176 9991482100177 9991482100178 9991482100179 9991482100182 9991482100188 9991482100190 9991482100192 9991482100207 9991482100211 9991482100219 9991482100221 9991482100225 9991482100228 9991482100230 9991482100232 9991482100236 9991482100237 9991482100240 9991482100241 9991482100242 9991482100243 9991482100351 9991482100358 9991482100359 9991482100360 9991482100361 9991482100362 9991482100363 9991482100365 9991482100366 9991482100367 9991482100375 9991482100393 9991482100399 9991482100410 9991482100411 9991482100412 9991482100413 9991482100414 9991482100416 9991482100417 9991482100418 9991482100420 9991482100421 9991482100427	9991482100290 9991482100296 9991482100297 9991482100302 9991482100305 9991482100307 9991482100309 9991482100312 9991482100313 9991482100314 9991482100315 9991482100317 9991482100322 9991482100323 9991482100324 9991482100325 9991482100326 9991482100328 9991482100329 9991482100331 9991482100332 9991482100333 9991482100336 9991482100337 9991482100341 9991482100342 9991482100343 9991482100344 9991482100345	**Kenmerk** 27021203

Kenmerk
27021203