



Nota Van Antwoord Zienswijzen Wet Natuurbescherming Rotterdam The Hague Airport

Juni 2024

INHOUD

1. Inleiding

- 1.1 Zienswijzen
- 1.2 Wijze van beantwoorden
- 1.3 Opbouw beantwoording zienswijzen

2. Zienswijzen

- 2.1.1 Verplichting Vogel- en Habitatrichtlijnen, bescherming Natura 2000-gebieden, Wet natuurbescherming
- 2.1.2 Procedure
- 2.1.3 Advies per onderdeel en reactie
- 2.1.4 Soortenbescherming
- 2.1.5 Juridische kaders
- 2.1.6 Verkeersbewegingen
- 2.1.7 Referentiesituatie/ bestaande rechten
- 2.1.8 Verstoring door geluid/ beweging
- 2.1.9 Stikstof/Aerius/Zwavel dioxide
- 2.1.10 Milieu & Gezondheid
- 2.1.11 Overige

1. Inleiding

1.1. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft na publicatie zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 13 zienswijzen ingediend.

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 het nummer van de zienswijze weer. In de derde kolom is onder elkaar de vraag en de beantwoording opgenomen.

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. Soortenbescherming
2. Juridische kaders
3. Verkeersbewegingen
4. Referentiesituatie/ bestaande rechten
5. Verstoring door geluid/ beweging
6. Stikstof/Aerius/Zwavel dioxide
7. Milieu & Gezondheid
8. Overige

2. Beoordeling

2.1.1 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.

Sociaaleconomische 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 dus niet bij de uitleg en toepassing van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn.

2.1.2 Procedure

Voor deze aanvraag op grond van de Wet natuurbescherming voor de natuurvergunning voor Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA) is de zienswijzeprocedure gevolgd die geregeld is in de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat de aanvraag natuurvergunning RTHA en het ontwerpbesluit ter inzage zijn gelegd en eenieder een zienswijze daarover kon indienen. De zienswijzen zijn zorgvuldig bestudeerd. In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen per onderwerp samengevat en beantwoord. Zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het besluit, tenzij anders aangegeven.

2.1.3 Zienswijze per onderdeel en beantwoording

<i>1</i>	Nr. 2.1.4.		<i>Soortenbescherming</i>
1a	1480025035370	Zienswijze	Indiener spreekt zorg uit over de staat van instandhouding van bedreigde vogelsoorten waaronder de kleine zilverreiger, slobend, watersnip, kemphaan, zomertaling, ransuil, grutto, smient, tureluur, boomvalk, blauwe kiekendief, grauwe kiekendief, grote karekiet, snor, plevier, kluut en velduil, en de noodzaak voor maatregelen die aanvaringen met vogels voorkomen. Daarbij wordt gevraagd om preventieve inzet van het radarsysteem wat bij RTHA in gebruik is en dit als passende maatregel in de vergunning op te nemen. Voorts wordt verzocht om de monitoringsgegevens ten aanzien van faunabeheer via een vergunningsvoorschrift openbaar te maken.
		Antwoord	In het rapport RTHA fauna jaarverslag 2022 is gekeken naar de vogelaanvaringen. Daaruit blijkt dat de meeste vogelaanvaringen algemene soorten betreft en dat daarom effecten op de

1	Nr. 2.1.4.		<i>Soortenbescherming</i>
			instandhoudingsdoelstellingen van bedreigde soorten kunnen worden uitgesloten. Die jaarverslagen zijn overigens openbaar.

2	Nr. 2.1.5.		<i>Juridische kaders</i>
2a	1480024932539 9991482100027	Zienswijze	Indiener geeft aan dat vergunningverlening in strijd is met bestaande Europese klimaatafspraken en Urgenda-uitspraak. Het besluit moet ook getoetst worden aan de vastgelegde klimaatdoelen.
		Antwoord	RTHA beschikt op basis van eerdere toestemmingen reeds over bestaande rechten. Er dient getoetst te worden aan instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, indien de referentiesituatie zou worden overschreden.
2b	9991482100449	Zienswijze	Indiener stelt dat uit ontwerp-besluit niet valt af te leiden hoe controle gaat plaatsvinden inzake deze vergunning.
		Antwoord	Nu het definitieve besluit op de aanvraag een positieve afwijzing behelst is het niet mogelijk daaraan voorschriften te koppelen. Wel is bij apart besluit een maatwerkvoorschrift opgelegd.
2c	9991482100372	Zienswijze	Indiener stelt, onder verwijzing naar de beslissing op bezwaar d.d. 29 september 2020, dat ten onrechte niet is bezien of de verschuiving van de geluidscontouren bij de wijziging van het Aanwijzingsbesluit een substantiële wijziging in de bestaande rechten heeft bewerkstelligd.
		Antwoord	De referentiesituatie in het definitieve besluit is ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2010. Omdat dit besluit op grond van het overgangsrecht van 9.4 lid 8 Wnb gelijk is aan een bestaande Wnb-toestemming, is een nieuwe toets niet nodig.
2d	idem	Zienswijze	Indiener stelt dat (ook) de aanwijzing op 8 april 2004 van RTHA als een slotcoördinated airport een meer beperkend besluit is dan het Aanwijzingsbesluit 2001.
		Antwoord	Het (feitelijke) aantal toegewezen slots in een jaar kan niet worden aangemerkt als een inperking van een eerder verleende toestemming. Bovendien, zoals hiervoor aangegeven is de referentiesituatie in het definitieve besluit ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2010.
2e	idem	Zienswijze	Indiener stelt dat in de voorschriften een bepaling ontbreekt dat het project tot een concrete omvang begrenst.
		Antwoord	Het project is wel degelijk begrensd, namelijk door de geluidscontour. Voorts is in beeld gebracht welke stikstofemissie en bijbehorende depositie hoort bij het gebruik dat zich daadwerkelijk kon voordoen. Omdat de rechtsgevolgen van een positieve weigering in de jurisprudentie nog niet zijn uitgekristalliseerd en beoogd is de referentiesituatie nu bindend vast te leggen, is aan RTHA bij apart besluit tevens een maatwerkvoorschrift opgelegd waarmee de maximale stikstofemissie van

2	Nr. 2.1.5.		<i>Juridische kaders</i>
			de luchtgebonden activiteiten zoals berekend in de voortoets behorend bij de aanvraag voor de referentiesituatie, bindend is vastgelegd.

3	Nr. 2.1.6.		<i>Verkeersbewegingen</i>
3a	9991482100027	Zienswijze	Indiener wijst op de nadelige gevolgen van het vliegverkeer, in combinatie met een toename van het wegverkeer als gevolg van de nieuwe verbinding A16/13, voor de luchtkwaliteit.
		Antwoord	De milieunormen voor de luchtkwaliteit (fijnstof) vloeien voort uit de Wet luchtvaart en maken deel uit van het MER in voorbereiding op een luchthavenbesluit.
3b	9991482100449	Zienswijze	Indiener stelt dat er geen rekening is gehouden met de nieuwe A16.
		Antwoord	Zolang er binnen de referentiesituatie gebleven wordt, wordt er niet toegekomen aan beoordeling van cumulatie van effecten.
3c	9991482100372	Zienswijze	Indiener stelt dat blijkens de verkeersstudie uitsluitend rekening is gehouden met wegen waar 500 luchthavengerelateerde voertuigen per dag of meer op rijden. Dat is onvoldoende; dit klemt te meer nu RTHA niet is aangesloten op het kerosine netwerk; dit leidt tot vervoersbewegingen over de weg die sowieso moeten worden beschouwd.
		Antwoord	De effecten van het wegverkeer zijn berekend overeenkomstig de Instructie Gegevensinvoer Aerius Calculator. Daar is aangegeven dat op korte afstand van Natura 2000-gebieden elk voertuig relevant kan zijn terwijl op grotere afstand van een Natura 2000-gebied een groter aantal verwaarloosbaar is. Niet is gebleken dat transportbewegingen van kerosine in de nabijheid van Natura 2000-gebieden plaatsvindt.

4	Nr. 2.1.7.		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
4a	1480025035708	Zienswijze	Indiener geeft aan dat met twee maten gemeten wordt. Voor het bepalen van de referentiesituatie van zijn veehouderij wordt hij terugverwezen naar de referentiedatum voor het aanwijzen van Natura 2000-gebieden (1994/2004), terwijl bij RTHA (en Schiphol) de referentiesituatie is gebaseerd op geluidscontouren behorende bij Aanwijzingsbesluiten van na de Europese referentiedatum. Bovendien is daarbij ten onrechte uitgegaan van de meest vervuilende vliegtuigen om de referentiesituatie zo veel mogelijk op te rekken.
		Antwoord	De referentiesituatie ter bepaling van het 'bestaand recht' wordt ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum c.q. datum waarop het Natura 2000-gebied is

4	Nr. 2.1.7.		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
			<p>aangewezen. Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die ingeperkte toestemming de omvang van het 'bestaand recht'.</p> <p>Als echter op enig moment een besluit is genomen dat passend is beoordeeld en daarom gelijk gesteld kan worden met toestemming op grond van de Wet natuurbescherming dan kan de referentiesituatie worden ontleend aan die toestemming. Gebleken is dat het Aanwijzingsbesluit 2010 passend is beoordeeld (en onherroepelijk is geworden) en daarmee ogv artikel 9.4 lid 8 Wnb gelijkgesteld kan worden met een natuurvergunning. Daarom kan de referentiesituatie voor RTHA worden ontleend aan hetgeen op basis van het Aanwijzingsbesluit 2010 is toegestaan.</p> <p>Voorzover indiener aangeeft dat voor het bepalen van de referentiesituatie van de meest vervuilende vliegtuigen is uitgegaan, wordt opgemerkt dat RTHA nieuwe stikstofberekeningen op basis van een realistisch gebruik heeft aangeleverd.</p>
4b	9991482100372	Zienschijze	Indiener stelt dat het bestaand recht onjuist is gereconstrueerd en dat de vliegtuig- en motorcombinaties zijn gekozen met de hoogste NOx-emissie,
		Antwoord	<p>In de kamerbrief van 24 juni 2022¹ is aangegeven dat de uitgangspunten die voor de verlening van een natuurvergunning voor Schiphol en toetsing van een passende beoordeling door Schiphol worden gehanteerd ten aanzien van referentiesituatie en vlootsamenstelling, eveneens van toepassing zullen zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens.</p> <p>In dat kader is van belang dat naar aanleiding van zienschijzen en advies² van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) over het milieueffectrapport bij het nieuwe Normen – en handhavingstelsel 2020 de Royal Schiphol Group is verzocht om voor de referentiesituatie/bestaand recht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren op basis van een realistisch vlootscenario, d.w.z. op basis van een gebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen. Ook aan RTHA is gevraagd om de stukken op dit punt aan te vullen c.q. nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren.</p>
4c	9991482100372	Zienschijze	Indiener stelt dat de referentiesituatie ten onrechte is ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2001, aangezien dat besluit niet is aan te merken als een concrete toestemming zoals bedoeld in het arrest Stad Papenburg. Indiener stelt voorts dat de referentiesituatie moet worden ontleend aan het feitelijk gebruik ten tijde van de Europese referentiedatum.

¹ Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

² [Adviezen - Commissiener.nl](https://adviezen.commissiener.nl)

4	Nr. 2.1.7.		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
		Antwoord	<p>Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) wordt de referentiesituatie ontleend aan de geldende natuurvergunning of, bij het ontbreken daarvan, aan de milieutoestemming die gold op de referentiedatum (dat is het moment waarop artikel 6 van de Habitatrichtlijn van toepassing werd voor het betrokken Natura 2000-gebied), tenzij nadien een milieutoestemming is verleend voor een activiteit met minder gevolgen. Dan geldt die toestemming als referentiesituatie.</p> <p>In het ontwerpbesluit is de referentiesituatie ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2001, omdat dat besluit het meest beperkende besluit zou zijn geweest. Nadien is echter geconstateerd dat het Aanwijzingsbesluit 2010 voor 1 februari 2009 is aangevraagd, passend is beoordeeld en na 1 februari 2009 onherroepelijk geworden. Het Aanwijzingsbesluit 2010 geldt daarmee op grond van artikel 9.4 lid 8 Wnb als een met een Wnb-vergunning gelijk te stellen toestemming. De referentiesituatie kan daarmee dus worden ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2010.</p>
4d	idem	Zienswijze	Indiener geeft aan dat nu het aantal vliegbewegingen in de referentiesituatie wordt bestreden (omdat uitgegaan zou moeten worden van het feitelijk gebruik ten tijde van de Europese referentiedatum) de geluid- en optische verstoring niet goed in beeld is gebracht.
		Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven kan de referentiesituatie worden ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2010 dat ogv artikel 9.4 lid 8 als een natuurtoestemming heeft te gelden. Het feitelijke gebruik ttv de Europese referentiedatum dan wel het Aanwijzingsbesluit 2010 is daarbij niet maatgevend. De referentiesituatie wordt ontleend aan hetgeen is toegestaan (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.
4e	1480024991563	Zienswijze	Indiener geeft aan dat ten onrechte niet is gekeken naar condenssporen. Deze condenssporen zorgen voor opwarming van de aarde en hebben daarmee ook effect op de instandhoudingsdoelstellingen van alle N2000-gebieden.
		Antwoord	<p>Uit de voortoets blijkt dat RTHA op basis van eerdere toestemmingen reeds over bestaande rechten beschikt. Bovendien geldt dat zolang er geen (concrete) aanwijzingen zijn dat condenssporen direct of indirect aantoonbaar van invloed zijn op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, er in het kader van de Wnb niet wordt getoetst op de invloed van condenssporen.</p> <p>Voorts kan het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) een goed middel zijn om de CO2-uitstoot te reduceren; zie ook ETS voor luchtvaart: Raad en Parlement sluiten voorlopig akkoord over vermindering luchtvaartemissies - Consilium (europa.eu)</p>

5	Nr. 2.1.8.		<i>Verstoring door geluid/beweging</i>
5a	9991482100449	Zienswijze	Indiener stelt dat de exploitatie van RTHA leidt tot fijnstofuitstoot en geluidbelasting voor omwonenden
		Antwoord	De milieunormen voor de luchtkwaliteit (fijnstof) vloeien voort uit de Wet luchtvaart en maken deel uit van het MER in voorbereiding op een luchthavenbesluit.
5b	9991482100372	Zienswijze	Indiener stelt dat bij het inzichtelijk maken van de geluid- en optische verstoring, ten onrechte geen rekening is gehouden met het feit dat vliegtuigen tegenwoordig lager moeten vliegen in verband met de interferentie met Schiphol.
		Antwoord	Voor geluid en optische verstoring geldt dat de vliegroutes van groot verkeer over Natura 2000-gebieden gaan, maar de vliegtuigen zitten dan op hoogtes ver boven 3.000 voet, zodat significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Uitgezonderd zijn naderingen over Vogelrichtlijngebied Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein. Daar zal het grote verkeer wat naar de luchthaven geleid wordt voornamelijk op 2.000 ft zitten, het kleine verkeer zal in het algemeen tussen de 1.000 ft en 1.500 ft vliegen. Aannemelijk is dat hier gewinning is opgetreden. In de natuurdoelanalyse van dit gebied wordt laag overvliegen niet als knelpunt genoemd.
5c	1480024991563 1480025035370	Zienswijze	Indieners stellen dat de verstoringfactoren geluid, licht en beweging voor Natura 2000-gebieden buiten een straal van 20km niet zijn meegenomen in de beoordeling. Daarmee heeft alleen een beoordeling plaatsgevonden van de Natura 2000-gebieden Oude Maas, Solleveld en Kapittelduinen, Westduinpark & Wapendal, Meijendel en Berkheide en Boezems Kinderdijk. Voorts wordt aandacht gevraagd voor overige natuurgebieden binnen een straal van 20km.
		Antwoord	Het toetsingskader voor een toestemming op grond van de Wet natuurbescherming beperkt zich tot Natura 2000-gebieden en de daarvoor geldende instandhoudingsdoelen. Visuele verstoringen op vogels en andere dieren kunnen optreden indien lager gevolgen worden dan 3.000 ft en op afstanden tot 2 kilometer naast Natura 2000-gebieden. Vliegtuigen die over of nabij Natura 2000-gebieden vliegen, kunnen daarnaast verstoring veroorzaken doordat geluid geproduceerd wordt dat dieren beïnvloedt. Vanaf een LAeq geluidbelasting van 42 of 43 dB(A) is er een kans op verstoring van vogels van open gebied (weidevogels) en voor bosvogels vanaf 47 dB(A). Deze drempelwaarden gelden voor gevoelige soorten. Voor minder gevoelige soorten wordt een drempelwaarde van 55 dB(A) gehanteerd. In de voortoets wordt getoetst aan de 43 dB(A) LAeq contour. Uit de voortoets volgt dat de grondgebonden activiteiten op een afstand van minstens 14 km van het meest nabij Natura 2000-gebied plaatsvonden en dat daarom visuele effecten kunnen worden uitgesloten. Voorts blijkt uit de voortoets dat de vliegroutes niet boven Natura 2000-gebieden liggen, m.u.v. van naderingen over Vogelrichtlijngebied Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein. Daar zal het grote verkeer wat naar de luchthaven geleid wordt voornamelijk op 2.000 ft zitten, het kleine verkeer zal in het algemeen tussen de 1.000 ft en 1.500 ft vliegen.

5	Nr. 2.1.8.		<i>Verstoring door geluid/beweging</i>
			Uit de voortoets blijkt voorts dat de geluidcontour van 43 d(B)A Laeq niet in de buurt komt van een van de Natura 2000-gebieden. De bescherming van andere (natuur)gebieden en soorten vindt plaats via andere beschermingsregimes als Natuurnetwerk Nederland en bestemmingsplannen (omgevingsplan onder de Omgevingswet). Dit besluit is daar niet het juiste instrument voor.

6	Nr. 2.1.9.		<i>Stikstof/Aerius/Zwavel dioxide</i>
6a	9991482100372	Zienswijze	Indiener heeft vragen over de juistheid van de gehanteerde invoergegevens, de bronbeschrijving en de wijze waarop de gegevens zijn ingevoerd.
		Antwoord	In de stukken van aanvrager is voldoende navolgbaar beschreven dat de effecten in beeld zijn gebracht van een gebruik dat zich daadwerkelijk heeft voorgedaan in 2019. Er is geen sprake van een scenario dat zich niet in redelijkheid heeft kunnen voordoen.
6b	idem	Zienswijze	Indiener stelt dat het standpunt dat depositie boven 3.000 voet niet hoeft te worden berekend onjuist is.
		Antwoord	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 in 2024 beschikbaar, met daarin als memo-item de emissies over 2022.

6	Nr. 2.1.9.		<i>Stikstof/Aerius/Zwavel dioxide</i>
			- 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.
6c	Idem	Zienswijze	Indiener stelt 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 RTHA als deze afkapgrens niet zou worden gehanteerd? Indiener stelt voorts dat de implementatie van SRM2 in AERIUS ongeschikt is om de depositiebijdrage van wegverkeer te berekenen. Indieners stelt voorts dat de wijze waarop toezicht en monitoring wordt geregeld in het ontwerpbesluit onvoldoende is voor naleving van de vergunningsvoorschriften. 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.
		Antwoord	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. Aanvrager heeft stikstofdepositie in beeld gebracht middels Aerius versie 2023. Deze versie gaat uit van een maximale rekenafstand van 25 kilometer. De AbRvS heeft op 5 april 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1299) geoordeeld dat deze rekenafstand bij individuele projecten aanvaardbaar is. De AbRvS heeft in dezelfde uitspraak geoordeeld dat SRM2 en de implementatie ervan in AERIUS aanvaardbaar is. 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 monitoring uit het ontwerpbesluit ziet niet op de effecten van mitigerende maatregelen maar enkel om te kunnen vaststellen of het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is. Omdat nu sprake is van een positieve afwijzing kan bij dit besluit geen monitoring worden opgelegd. Tevens is aan RTHA bij apart besluit een maatwerkvoorschrift opgelegd waarmee de maximale stikstofemissie van de luchtgebonden activiteiten zoals berekend in de voortoets behorend bij de aanvraag voor de referentiesituatie, bindend is vastgelegd. Dat maatwerkvoorschrift is voorzien van een monitoringsvoorschrift op grond waarvan RTHA jaarlijks stikstofemissieberekeningen

6	Nr. 2.1.9.		<i>Stikstof/Aerius/Zwavel</i> dioxide
			dient aan te leveren aan het bevoegd gezag alsmede die berekeningen dient te plaatsen op de eigen website.
6d	idem	Zienswijze	Indiener stelt dat ten onrechte geen aandacht wordt besteed aan SO ₂ -emissies (zwavel). Deze zijn verzurend en een toename leidt derhalve tot een toename van verzurend effect op dezelfde wijze als stikstofdepositie.
		Antwoord	Depositie van zwavel dioxide (SO ₂) is niet onderzocht omdat de SO ₂ -emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald en de daardoor veroorzaakte verzurende depositie eveneens. Ook de gemiddelde SO ₂ uitstoot per vliegtuigbeweging neemt af. Van een toename van SO ₂ -depositie op overbelaste habitats of leefgebieden lijkt dan ook geen sprake te zijn.
6e	idem	Zienswijze	Niet is onderbouwd dat significante gevolgen op de Vlaamse Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.
		Antwoord	Uit de bij de aanvraag horende AERIUS berekeningen volgt dat er geen depositietoenames worden berekend op Vlaamse Natura 2000-gebieden. Significante negatieve effecten zijn daarmee op voorhand uitgesloten.
6f	idem	Zienswijze	Indiener stellen dat voor een ecologische analyse niet van de dB(A) voor menselijk oor uitgegaan dient te worden, maar van de dB (dus zonder de correctie).
		Antwoord	In de voortoets is gekeken naar de gevolgen van een toename van geluidbelasting boven de 43dB(A) _{L_{Aeq}} voor vogels en soorten. Er is niet uitgegaan van de maat dB(A) en/of dB(A) _{L_{den}} . Deze methodiek vloeit voort uit onderzoek naar effecten geluid op vogels (Lensink e.a.) waar de verstoringsrelaties zijn bepaald via dB(A) _{L_{Aeq}} 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.
6g	idem	Zienswijze	Door 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.
		Antwoord	In de voortoets wordt geconcludeerd dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Zie antwoord op zienswijze 1a.

7	Nr. 2.1.10.		<i>Milieu & Gezondheid</i>
7a	1480024880389 1480024933121	Zienswijze	Indiener wijzen op uitstoot van CO2 en (ultra) fijnstof en dat vliegverkeer van invloed is op de gezondheid van mensen.
		Antwoord	De thans aan de orde zijnde toetsing betreft een toetsing op grond van de Wet natuurbescherming. Een dergelijke toetsing betreft mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. De milieunormen en de milieuregels voor de luchthaven (de geluidbelasting/geluidhinder, de luchtverontreiniging en het veiligheidsrisico voor de omwonenden van de luchthaven) vloeien daarentegen voort uit de Wet luchtvaart.

8	Nr. 2.1.11		<i>Overige</i>
8a	9991482100372	Zienswijze	Indiener stelt dat vlootmix met straalvliegtuigen geen representatief beeld geeft voor het Aanwijzingsbesluit 2001.
		Antwoord	Zoals eerder aangegeven is in het definitieve besluit de referentiesituatie ontleend aan het Aanwijzingsbesluit 2010, aangezien dat besluit op grond van artikel 9.4 lid 8 Wnb geldt als een met een Wnb-vergunning gelijk te stellen toestemming. Uit rechtspraak van de Afdeling kan worden afgeleid dat voor de referentiesituatie bepalend is wat op grond van de referentietoestemming <i>maximaal</i> is toegestaan (zie bijvoorbeeld ABRvS 12 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2874, r.o. 18.2; ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 8.6). Vervolgens geldt dat de uitgangspunten van dat wat maximaal is toegestaan, reëel en aannemelijk moeten zijn (zie bijvoorbeeld ABRvS 30 september 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2318, r.o. 3.2). Het gaat bij RTHA, kortom, om de vraag wat een reële en aannemelijke invulling is van hetgeen op grond van de Aanwijzingsbesluiten uit 2010 en 2001 maximaal is toegestaan. Als het de bedoeling was geweest om het gebruik van RTHA zo te beperken dat voor geen enkel milieueffect méér effecten mogen optreden dan berekend voor het Voorkeursalternatief, dan had dat in het aanwijzingsbesluit geborgd moeten worden, maar dat is niet gebeurd. Er is expliciet gekozen voor een begrenzing via de geluidcontour. Dat was overigens conform het wettelijk systeem. RTHA heeft voldoende een reële en aannemelijke invulling van het bestaand recht in beeld gebracht.

8	Nr. 2.1.11		<i>Overige</i>
8b	9991482100449	Zienswijze	Indiener vraagt hoe de controle gaat plaatsvinden op deze vergunning.
		Antwoord	Bij een positieve afwijzing kunnen geen voorschriften worden opgelegd. Wel wordt bij apart besluit een maatwerkvoorschrift opgelegd.
8c	idem	Zienswijze	Indiener stelt dat er geen noodzaak is voor de luchthaven en het verhogen van het aantal vluchten.
		Antwoord	De vraag of er nut en noodzaak is voor de luchthaven is hier niet aan de orde, aangezien het toetsingskader Wet natuurbescherming hier van toepassing is.
8d	idem	Zienswijze	Indiener vraagt zich af of ontwerp-besluit, naast 24.923 vtb, ook nog 61.402 vtb mogelijk maakt.
		Antwoord	De geluidscontour van het Aanwijzingsbesluit 2010 beperkt het gebruik van de luchthaven. Naast groot verkeer is er ook general aviation mogelijk. Dat wordt niet op aantallen vastgepind. De geluidscontour is bepalend.
8e	idem	Zienswijze	Indiener meent dat directe omwonenden moeten worden gecompenseerd voor de waardevermindering van hun onroerend goed en voor de negatieve gevolgen die zij ondervinden van de toename van het vliegverkeer.
		Antwoord	De toetsing aan de Wet Natuurbescherming toetst significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Daarbij gaat het niet om (de gevolgen van) overlast voor omwonenden.
8f	1480025035370	Zienswijze	Indiener geeft aan dat er zeven vliegroutes zijn voor vliegtuigen om het hogere luchtruim (boven 3.000 ft) te bereiken en dat zij op weg daar naartoe op minder dan 700m hoogte over natuurgebieden vliegen waarbij negatieve gevolgen kunnen ontstaan. Ook komt het voor dat wordt afgeweken van vliegroutes en klein luchtverkeer moet uitwijken voor groot luchtverkeer en daardoor verstoring kan optreden boven de natuurgebieden.
		Antwoord	Zoals eerder uiteengezet is het toetsingskader van de Wnb beperkt tot de genoemde Natura 2000-gebieden. Zie voor groot luchtverkeer hiervoor het antwoord bij zienswijze 5b. Voor het klein luchtverkeer geldt dat deze binnen de door de luchtverkeersleiding gecontroleerde zone volgens een reguliere route vliegen. Deze routes liggen niet boven Natura 2000-gebieden. Buiten de door de luchtverkeersleiding gecontroleerde zone is het aan de individuele vlieger om te bepalen waar gevlogen wordt. Dit valt buiten het bereik van het project RTHA.