



Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

NOTA VAN ANTWOORD ZIENSWIJZEN WET NATUURBESCHERMING EINDHOVEN AIRPORT

Juni 2024

INHOUD

1. Inleiding

- 1.1 Zienswijzen en adviezen
- 1.2 Wijze van beantwoorden
- 1.3 Overgangsrecht
- 1.4 Opbouw beantwoording zienswijzen
- 1.5 Gehanteerde uitgangspunten vlootsamenstelling en referentiesituatie
- 1.6 Wijzingen ten opzichte van het ontwerp-besluit

2. Zienswijzen

- 2.1 Verplichtingen Vogel- en Habitatrichtlijnen, bescherming Natura 2000-gebieden, Wet natuurbescherming
- 2.2 Procedure
- 2.3 Zienswijze per onderdeel en beantwoording
 - 2.3.1 Referentiesituatie/bestaande rechten
 - 2.3.2 Stikstof/Aerius/Zwaveldioxide
 - 2.3.3 Milieu en gezondheid
 - 2.3.4 Verstoring door geluid/beweging

1. Inleiding

1.1 Zienswijzen en adviezen

Op 1 oktober 2020 heeft Eindhoven Airport een vergunningaanvraag ingediend op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het civiele gebruik van de Luchthaven Eindhoven. De aanvraag is nadien meerdere keren aangevuld. Eindhoven Airport heeft daarbij aangegeven dat de aanvraag overeenkomt met de referentiesituatie, gebaseerd op het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014 (LHB 2014).

Van 16 februari 2021 tot en met 29 maart 2021 heeft de aanvraag 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 20 zienswijzen binnengekomen, waarvan 19 zienswijzen van particulieren en bedrijven en 1 reactie van een overheidsinstantie.

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 (BRS nummer) kunnen de reactie en het antwoord daarop in deze Nota van Antwoord worden gevonden. Deze Nota van Antwoord wordt ook op de website van het RVO gepubliceerd.

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.

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

1.3 Overgangsrecht

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De aanvraag is ingediend onder de Wnb. Op grond van het overgangsrecht van de Omgevingswet handelt het bevoegd gezag een aanvraag van vóór 1 januari 2024 af op grond van het oude recht. Dit betekent dat het bevoegd gezag een besluit neemt op basis van de Wnb en dat de Wnb/wetgeving van voor 1 januari 2024 van toepassing blijft totdat het besluit onherroepelijk is.

1.4 Opbouw beantwoording zienswijzen

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

1. Referentiesituatie/bestaande rechten
2. Stikstof/Aerius /Zwaveldioxide
3. Milieu & Gezondheid
4. Verstoring door geluid/beweging

1.5. Gehanteerde uitgangspunten vlootsamenstelling en referentiesituatie

Door zowel Eindhoven Airport NV als Luchthaven Schiphol als Rotterdam The Hague Airport zijn aanvragen ingediend voor een Wnb-vergunning. Naar aanleiding van deze aanvragen zijn ontwerpvergunningen opgesteld en gepubliceerd (voor Eindhoven Airport NV betreft dit het ontwerpbesluit d.d. 15 februari 2021 met kenmerk DGNVLG / 20250895). Op die ontwerpvergunningen zijn ten aanzien van alle drie genoemde luchthavens zienswijzen ingediend over, per luchthaven, verschillende onderwerpen. Voor alle drie luchthavens geldt dat er zienswijzen zijn ingediend over de onderwerpen stikstof, referentiesituatie en samenstelling van de vliegtuigvloot waarmee stikstofdepositie wordt veroorzaakt.

Naar aanleiding van zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is Schiphol in februari 2022 gevraagd nieuwe berekeningen te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan.

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 zijn bij de beoordeling van de aanvragen om natuurvergunningen van de andere luchthavens. Dit heeft ertoe geleid dat Eindhoven Airport op 11 april 2023 is verzocht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren.

Daarbij is aangegeven dat de referentiesituatie voor Natura 2000-gebieden publiekrechtelijk is ingeperkt door de geluidscontour in het Koninklijk besluit uit 1979 en/of door het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014 (LHB 2014). Beoordeeld moet worden welke inperking de meest vergaande is voor die gebieden. Die inperking, en de bijbehorende stikstofdepositie, vormt de referentiesituatie voor die gebieden.

¹ Bijlage bij IenW/BSK-2022/138570

Eindhoven Airport heeft bij brief d.d. 9 augustus 2023, bijlage 1, onderbouwd dat het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014 (hierna LHB 2014) moet worden aangemerkt als het meest beperkende besluit. Eindhoven Airport heeft daarbij aangegeven dat het KB79 slechts een indicatieve geluidszone van 35 Ke bevatte voor zowel militair als civiel medegebruik en het LHB 2014 het eerste besluit is met een afzonderlijke civiele geluidscontour. LNV onderschrijft dat standpunt. In aanvulling daarop wordt voorts gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 13 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1959. Uit die uitspraak kan worden afgeleid dat het LHB 2014 wat betreft de maximaal toegestane geluidbelasting niet tot een verslechtering leidt ten opzichte van het KB 1979.

1.6 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-besluit

a. Wijziging aanvraag

Aanvankelijk was een aanvraag gedaan voor het civiele gebruik van de Luchthaven Eindhoven, waarbij werd uitgegaan van maximaal 43.0000 vliegtuigbewegingen, zoals in het LHB 2014 was toegestaan, en de daarbij behorende grondgebonden activiteiten. Daarbij is een verschilberekening gemaakt tussen het gebruiksjaar 2019 en de referentiesituatie gebaseerd op het LHB 2014. Het inzichtelijk maken van een verschilberekening hield verband met een handhavingsverzoek dat in september 2019 was ingediend. Mede naar aanleiding van dat handhavingsverzoek wilde Eindhoven Airport inzichtelijk maken dat zij in 2019 (en nadien tijdens corona) binnen de referentiesituatie bleef.

In reactie op het aanvullingsverzoek van 11 april 2023 is de aanvraag gewijzigd in die zin dat de aanvraag voor de exploitatie van de luchthaven betrekking heeft op de bestaande rechten c.q. de referentiesituatie zoals beschreven in de passende beoordeling, die LNV beschouwt als een voortoets. Daarin wordt thans uitgegaan van een luchtgebonden operatie passend binnen de civiele geluidscontour uit het LHB 2014 ten behoeve van de aanvraag berekend met 40.993 vliegtuigbewegingen. Er is geen verschilberekening meer gemaakt tussen de referentiesituatie en 2019.

Het ontwerpbesluit zag op een (ontwerp) Wnb-vergunning. Inmiddels blijkt uit de uitspraken Logtsebaan (ECLI:NL:RVS:2021:71) en Circuit Park Zandvoort (ECLI:NL:RVS:2023:2587) dat het niet mogelijk is een vergunning te verlenen als niet meer gevolgen worden veroorzaakt dan in de referentiesituatie.

Nu de referentiesituatie wordt aangevraagd zijn significante gevolgen op voorhand uitgesloten en is het verlenen van een vergunning dus niet mogelijk.

In dit definitieve besluit is dan ook volstaan met een zogeheten positieve weigering. Zolang de betrokken activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig de bij de aanvraag ingediende voortoets, waaronder de berekende stikstofemissies, heeft de positieve weigering rechtskracht en bestaat er geen aanleiding voor handhavend optreden. Als de activiteit anders wordt uitgevoerd dan is aangevraagd, en kan leiden tot significante gevolgen, is sprake van een overtreding van art. 2.7, lid 2, Wnb (thans artikel 5.1 lid 1 aanhef sub e van de Omgevingswet), waarop in beginsel moet worden toegezien en gehandhaafd.

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

Naar aanleiding van het aanvullingsverzoek van 11 april 2023 heeft Eindhoven Airport voor haar referentiesituatie nieuwe stikstofberekeningen aangeleverd op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan in de referentiesituatie. Daarbij is 2017 als maatgevend jaar binnen de referentiesituatie gehanteerd, geschaald met een vaste schaalfactor (evenredig over de geluidscategorieën, routes en het baangebruik) tot het eerste individuele punt van de civiele geluidscontour uit het LHB 2014 is geraakt.

c. Het wijzigen van het grondgebonden gebruik in de referentiesituatie

Voor de bepaling van de grondgebonden activiteiten is eveneens aangesloten bij de situatie van 2017 en deze waar nodig geschaald.

d. 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.

e. Werkzaamheden in het kader van aanleg, renovatie, beheer en verduurzaming, voor zover onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van Eindhoven Airport

In de voortoets en de daarbij behorende berekeningen is thans ook rekening gehouden met werkzaamheden ten behoeve van aanleg, renovatie, beheer en verduurzaming van het terrein van Eindhoven Airport die onder het bestaand recht van de luchthaven vallen.

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 uit 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 (thans artikel 5.1 lid 1 aanhef sub e en het begrip "Natura 2000-activiteit" in de bijlage bij artikel 1.1 van de Omgevingswet) - 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 op grond van de Wet natuurbescherming voor de natuurvergunning voor Eindhoven Airport is de zienswijzeprocedure gevolgd die geregeld is in de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat de aanvraag natuurvergunning Eindhoven Airport 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.

2.1.3 Zienswijze per onderdeel en beantwoording

<i>1</i>	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
1a	110078527	Zienswijze	Indiener stelt dat de feitelijke stikstofbelasting in 2019 schijnbaar lager is dan in de referentiesituatie (LHB 2014 met 43.000 toegestane vluchten), maar vraagt zich af of voor de referentiesituatie niet van het feitelijke aantal vliegbewegingen uit 2014 uitgegaan had moeten worden.
		Antwoord	Het is vaste jurisprudentie dat als toestemming is verleend voor een project op de Europese referentiedatum, die toestemming de referentiesituatie vormt, tenzij na de Europese referentiedatum een publiekrechtelijke inperking van die toestemming heeft plaatsgevonden. 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 (zie o.a. ABRS 12 oktober 2022) ECLI:NL:RVS:2022:2874, r.o. 18.2) Zoals hiervoor in het algemene deel is aangegeven is de referentiesituatie gebaseerd op het LHB 2014.
1b	204994838	Zienswijze	Indiener is het niet eens met de gehanteerde referentiesituatie: LHB 2014. Indiener meent dat moet worden aangesloten bij de data waarop de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing werden.
		Antwoord	Het is vaste jurisprudentie dat als toestemming is verleend voor een project op de Europese referentiedatum, die toestemming de referentiesituatie vormt, tenzij na de Europese referentiedatum een publiekrechtelijke inperking van die toestemming heeft plaatsgevonden. Ten tijde van de vroegste Europese referentiedatum, 10 juni 1994, gold er een toestemming voor de exploitatie van de luchthaven. Zie in dit kader ook de beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Eindhoven d.d 29 september 2020. Gelet op het voorgaande waren er op de referentiedatum 10 juni 1994 bestaande rechten wat betreft de exploitatie van de luchthaven Eindhoven. Deze bestaande rechten zijn bij het Aanwijzingsbesluit 2007 ingeperkt. De Afdeling heeft bij uitspraak van 5 augustus 2019 de bij het Aanwijzingsbesluit 2007 vastgestelde geluidszone vernietigd en daarbij bij wijze van voorlopige voorziening een nieuwe geluidszone vastgesteld. Deze tijdelijke geluidszone is vervallen bij de inwerkingtreding van het LHB 2014. In het LHB 2014 is voor het eerst een publiekrechtelijke beperking vastgesteld ten opzichte van de toestemming van voor de referentiedatum.
1c	204994838 110127312	Zienswijze	Indiener betoogt dat LHB niet gehanteerd kan worden als referentiesituatie omdat het LHB 2014 is vastgesteld in strijd met HRL. Het LHB 2014 laat een toename van stikstof zien, zonder dat

1	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
			sprake is van compensatie. In het LHB 2014 is deze toename weggeredeneerd met de onterechte bewering dat er een autonome daling in stikstofdepositie zou optreden.
		Antwoord	<p>In LHB 2014 staat het volgende:</p> <p><i>Stikstofdepositie</i> <i>Het onderdeel natuur van het MER bevat een natuurtoets van de effecten van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit. Uit deze natuurtoets blijkt het volgende.</i> <i>Door de toename van het luchtverkeer en het daaraan gerelateerde wegverkeer neemt de stikstofemissie vanuit deze bronnen toe. De voorgenomen activiteit betekent in vergelijking met de referentiesituatie voor de in de nabijheid van de luchthaven gelegen Natura 2000-gebieden een beperkte toename in stikstofdepositie van 0,1–0,6 mol/ha/jaar. De hoogste toename is berekend ter hoogte van twee van de zeven in de nabijheid van de luchthaven liggende Natura 2000-gebieden die op een afstand van circa 5 km van de luchthaven liggen. Voor Natura 2000-gebieden die op grotere afstand van de luchthaven liggen, gaat het om een toename van 0,05–0,1 mol/ha/jaar.</i> <i>Deze beperkte toename valt weg tegen de autonome daling in stikstofdepositie verbonden aan de luchthaven en de dalende trend in de achtergronddepositie (jaarlijks tientallen molen) als gevolg van het Nederlandse stikstofbeleid. Daarbij komt dat uit de ecologische beoordeling blijkt dat, ondanks overschrijding van de kritische depositiewaarden, de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend.</i> <i>Uit het MER volgt dan ook dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit voor geen van de Natura 2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.</i></p> <p>Zoals hiervoor aangegeven blijkt uit de ecologische beoordeling tbv het MER dat, ondanks overschrijding van de kritische depositiewaarden, de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend. Volgens het MER zijn er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Van strijd met de HRL is dan ook geen sprake.</p>

<i>1</i>	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
1d	204994838 221116999	Zienswijze	Indiener betoogt dat de reconstructie van emissies op basis van het LHB 2014 (bestaande rechten) fouten vertoont, waardoor de referentie-emissies zijn overschat. Er is gerekend met zwaardere toestellen, terwijl afgevraagd moet worden of dan nog binnen de contour wordt gebleven. Ook is ten onrechte gekozen voor meer vervuilende vliegtuigtype/motortype-combinaties; dit geeft geen realistisch beeld.
		Antwoord	Zoals hiervoor beschreven is mede nav de zienswijzen op het ontwerpbesluit Schiphol en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan Schiphol, RTHA en Eindhoven Airport gevraagd nieuwe berekeningen te maken op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan. Bij Eindhoven Airport heeft dat geresulteerd in een aanvullingsverzoek d.d. 11 april 2023 waarbij is verzocht nieuwe stikstofberekeningen aan te leveren op basis van een realistisch vlootscenario. Ten opzichte van de passende beoordeling uit 2020 heeft dat ertoe geleid dat voor de bestaande rechten thans voor de referentiesituatie een lagere stikstofemissie is berekend dan in het ontwerpbesluit.
1f	210800875 220966124 203788613	Zienswijze	Indiener (veehouder) 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 N2000-gebieden (1994/2004), terwijl bij RTHA (en Schiphol) de referentiesituatie is gebaseerd op (geluidscontouren behorende bij) het luchtvaartbesluit 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	Voorzover de reconstructie van de referentiesituatie wordt bekritiseerd vanwege het gebruik van de meest vervuilende vliegtuigtypes en motoren, wordt verwezen naar het antwoord bij 1d. 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 aangewezen. Als die toestemming na de Europese referentiedatum is ingeperkt, bepaalt die ingeperkte toestemming de omvang van het 'bestaand recht'. Zoals hiervoor beschreven is de bestaande toestemming ttv de Europese referentiedatum met het LHB 2014 ingeperkt door een contour voor het civiele gebruik. Dat leidt ertoe dat voor Eindhoven Airport (en Schiphol) de referentiesituatie wordt ontleend aan een besluit van na het aanwijzen van Natura 2000-gebieden.

<i>1</i>	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
1g	220966124 203788613	Zienschijze	De indiener merkt op dat als een veehouder een aanvraag voor een Wnb-vergunning indient, de laagste feitelijke gerealiseerde capaciteit sinds 1994-2004 wordt gehanteerd (beleidsregels intern salderen), terwijl bij Eindhoven Airport wordt uitgegaan van de meest beperkende geluidscontouren, waardoor er sprake zou zijn van ongelijke behandeling.
		Antwoord	Bij extern salderen geldt dat er alleen kan worden gesaldeerd met de feitelijke gerealiseerde capaciteit. Dat geldt voor alle activiteiten, ook voor de luchthavens. Het idee is dat er niet met latente ruimte kan worden gesaldeerd. Bij onderliggende aanvraag is echter geen sprake van extern salderen. Wel wordt uitgegaan van het meest beperkende besluit, zie ook 1b.
1h	220874274	Zienschijze	Indiener stelt dat voor de referentiesituatie ten onrechte wordt uitgegaan van het LHB 2014, aangezien er voor de situatie gebaseerd op het LHB 2014 geen milieuvergunning is afgegeven. Eindhoven Airport kan niet illegaal/automatisch een "recht" op milieuschade opbouwen.
		Antwoord	In 1994 is aan Vliegveld Welschap, de rechtsvoorganger van Eindhoven Airport, een milieuvergunning (gebaseerd op de Hinderwet) verleend, die in 2003 is vervangen door een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer.
1i	220966124 203788613	Zienschijze	Het hanteren van het Luchthavenbesluit uit 2014 als referentiesituatie wordt betwist, gezien de aanzienlijke groei van het aantal vliegbewegingen sinds de jaren '90.
		Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven wordt het LHB 2014 als het meest beperkende besluit aangemerkt. In het LHB 2014 wordt voor de tweede tranche uitgegaan van 43.000 vliegbewegingen per jaar. Daarbij dienen de vliegbewegingen binnen de geluidcontour te blijven. Van een verruiming van de geluidcontour tov eerdere toestemmingen/besluiten is geen sprake.
1j	220970378	Zienschijze	In de zienschijze wordt opgemerkt dat de referentiesituatie van het Luchthavenbesluit 2014 onvoldoende is verduidelijkt, en er wordt kritiek geuit omdat er geen uitleg wordt gegeven waarom schade aan Natura 2000-gebieden in de referentiesituatie als acceptabel wordt beschouwd.
		Antwoord	Zoals hiervoor beschreven is het 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. Daarmee wordt enerzijds rekening gehouden met rechtszekerheid voor houders van een toestemming en anderzijds rekening gehouden met de belangen die de HRL beoogt te beschermen.

<i>1</i>	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
1k	221116999	Zienschijze	Volgens indiener zou de referentiesituatie moeten overeenkomen met de feitelijke situatie op de referentiedatum, namelijk 10 juni 1994. Verder wordt kritiek geuit op het gebruik van het Luchthavenbesluit 2014 als basis voor de referentiesituatie, aangezien dit besluit niets regelt mbt stikstof. Daarnaast wordt de reconstructie van de referentiesituatie bekritiseerd vanwege het gebruik van een fictieve vlootmix van vliegtuigtypes en motoren, evenals een onrealistisch hoog aantal reizigers, wat naar verluidt leidt tot een onterecht hoge stikstofemissie.
		Antwoord	<p>Zoals hiervoor aangegeven is het vaste jurisprudentie dat de referentiesituatie en de daarmee samenhangende bestaande rechten wordt ontleend aan hetgeen maximaal was toegestaan op de referentiedatum. 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 zich ook niet verdragen met de rechtszekerheid die de basis is voor bestaande rechten.</p> <p>Voorzover de reconstructie van de referentiesituatie wordt bekritiseerd vanwege het gebruik van een fictieve vlootmix van vliegtuigtypes en motoren, wordt verwezen naar het antwoord 1d</p> <p>Wat betreft de toename van passagiers wordt opgemerkt dat het LHB 2014 geen grenzen stelt aan het aantal passagiers.</p>
1l	220944562		Indiener spreekt zijn verbazing uit over het feit dat de stikstofdepositie in het jaar 2019 lager zou zijn geweest dan in de referentiesituatie gebaseerd op de toegestane geluidbelasting van het LHB 2014. Indiener wijst erop dat op basis van het Luchthavenbesluit 2014 over 2019 4,7 miljoen passagiers mogelijk zijn terwijl er feitelijk 6.7 mio zijn vervoerd. De berekende depositie moet derhalve worden teruggeschaald naar rato van het aantal passagiers (4,7/6,7)
			Zie antwoord 1k.
1o	221116999	Zienschijze	Indiener betoogt dat de referentiesituatie ten onrechte wordt ontleend aan de geluidsgebruiksruimte van het LHB 2014, ongeacht de gevolgen die dat heeft voor de stikstofdepositie. Volgens indiener is in het ontwerpbesluit, in afwijking van vlootmix MER 2014, binnen de geluidscategorieën ten onrechte gerekend met meest vervuilend vliegtuig.
		Antwoord	Zie antwoord 1d
1p	221116999	Zienschijze	Indiener verwijst naar beslissing op bezwaar van 29 september 2020 in handhavingskwestie, waar is aangegeven dat als blijkt dat binnen de contour van KB 1979 minder vliegbewegingen mogelijk waren, dat KB 1979 als referentiesituatie dient te gelden. Indiener wijst er daarbij op dat vliegtuigen vroeger minder stil waren en KB 1979 gebaseerd is op een prognose van 4.475 sorties van het militaire en 18.050 bewegingen van het civiele luchtverkeer in 1985.

<i>1</i>	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
		Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven heeft Eindhoven Airport in bijlage 1 bij brief van 9 augustus 2023 onderbouwd dat het LHB 2014 beperkter is dan het KB 1979. Voorts kan uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1959, worden afgeleid dat het LHB 2014 wat betreft de maximaal toegestane geluidbelasting niet tot een verslechtering leidt ten opzichte van het KB 1979. Bovendien betreft het KB 1979 een indicatieve contour en is het LHB 2014 het eerste besluit met een afzonderlijke civiele geluidscontour. Uit de Afdelingsuitspraak van 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449 (Woensdrecht) kan voorts worden afgeleid dat de referentiesituatie kan worden ontleend aan het maximaal toegestane gebruik binnen de geluidszones van een luchthavenbesluit. Aan prognoses komt in zoverre geen betekenis toe.
1q	221116999	Zienswijze	Indiener wijst op de ontheffingen ex artikel 33 Luchtvaartwet (thans vergunning medegebruik ex artikel 10.27 Wet luchtvaart), Volgens indiener dienen die ontheffingen als meest beperkend besluit te worden aangemerkt.
		Antwoord	De ontheffingen ex artikel 33 Luchtvaartwet betreffen tijdelijke beperkingen die steeds fluctueren. Deze ontheffingen gelden daarom dan ook niet als een publiekrechtelijke beperking in het kader van de referentiesituatie omdat de 35 ke contour nog steeds van toepassing was.
1r	205698307 220905009	Zienswijze	In de zienswijze wordt aangegeven dat de huidige toestellen en startprocedures een hogere geluidsbelasting veroorzaken dan oorspronkelijk beschreven in het milieueffectrapport (MER) uit 2013. Berekeningen van ADECS tonen aan dat in 2019 in werkelijkheid een geluidsruijme van 13,82 km ² werd gebruikt, terwijl de medegebruiksvergunning uitging van 10,3 km ² . Volgens indiener betekent dit dat maximaal $(10,3/13,82) \times 39.782 = 29.692$ bewegingen voor grote toestellen toegestaan zijn. Dit staat in contrast met het voorgenomen aantal van 43.000 in de vergunning.
		Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven is de medegebruiksvergunning niet relevant voor het bepalen van de referentiesituatie aangezien dat slechts een tijdelijke toestemming betreft die fluctueert. Een mogelijke overschrijding, wat daarvan al zij, is in deze procedure in zoverre niet relevant.

1	Nr. 2.1.4		<i>Referentiesituatie/ bestaande rechten</i>
1s	203744667	Zienschijze	Indiener geeft aan dat hij tot drie maal toe stikstofrechten heeft moeten aankopen en daarmee een kostenpost heeft gehad van 500.000 euro. Daarentegen hoeft Eindhoven Airport geen stikstofrechten aan te kopen/te compenseren, hetgeen leidt tot rechtsongelijkheid.
		Antwoord	Indiener heeft kennelijk ruimte aangekocht omdat dit noodzakelijk was in het kader van extern salderen voor een beoogde uitbreiding. Bij onderliggende vergunningaanvraag wordt daar echter geen gebruik van gemaakt, omdat er geen sprake is van een stikstofdepositietoename. Voor de wijze waarop de bestaande rechten bij Eindhoven Airport in kaart zijn gebracht wordt verwezen naar de antwoorden die hiervoor zijn gegeven.
2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aerius/ Zwaveldioxide</i>
2a	221116999	Zienschijze	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.
		Antwoord	Inmiddels zijn nieuwe Aeriusberekeningen uitgevoerd. Deze liggen thans tezamen met de invoergegevens ter inzage. Stikstofdepositieberekening Eindhoven Airport van oktober 2023, Appendix A beschrijft de emissieberekeningen met LEAS-iT, alsmede de start- en landingsbaan en vliegroutes waarbij gebruik wordt gemaakt van profielen voor de specifieke vluchtprocedures om zo tot airborne emissies te komen die als input voor de AERIUS berekeningen worden gehanteerd.
2b	221116999 203788613 110078527	Zienschijze	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 Eindhoven Airport als deze afkapgrens niet zou worden gehanteerd?
		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,

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aerius/ Zwaveldioxide</i>
			<p>(A15) heeft echter geleid tot een aanpassing van Aerius voor alle stikstof producerende activiteiten: een maximale rekengrens van 25 kilometer voor alle type bronnen.</p> <p>In het verzoek om aanvullende informatie van 11 april 2023 is Eindhoven Airport 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.</p> <p>De AbRvS heeft op 5 april 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1299) geoordeeld dat deze rekenafstand bij individuele projecten aanvaardbaar is.</p> <p>De meest recente berekeningen zijn uitgevoerd met Aerius Calculator, versie 2023 waar deze maximale rekengrens ook in is verwerkt.</p>
2c	110078527	Zienswijze	Indiener vraagt zich af waar de bijdrage van de luchtmacht aan stikstofdepositie wordt vermeld, vooral tijdens laagvlieg oefeningen, en merkt op dat dit aspect moet worden meegenomen.
		Antwoord	Defensie zal voor het militaire gebruik een afzonderlijke aanvraag voor een Wnb-vergunning indienen. Dit militaire gebruik is thans bij de aanvraag voor het civiele gebruik niet aan de orde.
2d	203788613	Zienswijze	Indieners betogen dat Aerius-niet geschikt is voor vergunningverlening, waarbij wordt verwezen naar de bevindingen van de commissie Hordijk.
		Antwoord	Aerius is gebaseerd op de best wetenschappelijke kennis en meest recente inzichten en is het wettelijk voorgeschreven instrument om stikstofdepositie te berekenen; de adviezen van de commissie Hordijk zijn ter harte genomen en worden uitgevoerd, waarbij Aerius continue in ontwikkeling is en wordt verbeterd.
2e	221116999	Zienswijze	Indieners stellen dat de implementatie van SRM2 in AERIUS ongeschikt is om de depositiebijdrage van wegverkeer te berekenen
		Antwoord	De AbRvS heeft op 5 april jl. (ECLI:NL:RVS:2023:1299) geoordeeld dat SRM2 en de implementatie ervan in AERIUS aanvaardbaar is.

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aerius/ Zwaveldioxide</i>
2f	221116999 220817324 203788613 110127312 221017873	Zienswijze	Indieners stellen dat het standpunt dat depositie boven 3.000 voet niet hoeft te worden berekend onjuist is.
		Antwoord	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aeries/ Zwaveldioxide</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.
2g	221116999		Indiener merkt op dat ten onrechte slechts naar wegvakken met 500 luchthavengerelateerde voertuigen of meer (per dag) is gekeken. Indiener betoogt dat elke toename in de directe nabijheid van een N2000-gebied significante gevolgen kan hebben en wijst daarbij op verkeer dat via de Jan Smuldersstraat het vliegveld bereikt, vlak langs het N2000-gebied Kempenland West Grootmeer rijdt.
			Nu de referentiesituatie is aangevraagd is geen sprake van een toename van verkeersaantrekkende werking en daarmee ook geen stikstofdepositietoename. De stikstofbijdrage van het wegverkeer als gevolg van Eindhoven Airport in de referentiesituatie is wel inzichtelijk gemaakt aan de hand van het criterium opgaan in het heersend verkeersbeeld alsmede op basis van netwerkeffecten.
2h	221017873	Zienswijze	Indiener is het niet eens met het ontwerpbesluit omdat de commissie Remkes heeft aangegeven dat de luchtvaart een groter aandeel heeft in de stikstofuitstoot dan voorheen werd gedacht. De luchtvaart moet, net als andere sectoren, bijdragen aan het verminderen van de druk op Nederlandse natuurgebieden
		Antwoord	Het aandeel van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens aan de stikstofdepositie is relatief beperkt en bedraagt 0,1% van de totale gemiddelde depositie in Nederlandse Natura 2000-gebieden. Ook de luchtvaartsector levert een bijdrage aan een verdere daling van stikstofemissie, o.a. de verdere elektrificatie van de grondoperaties en door het stimuleren van elektrisch taxiën. Zie Factsheet sector mobiliteit en stikstofdepositie
2i	220970378	Zienswijze	In de zienswijze wordt aangegeven dat in het NLR-rapport niet expliciet vermeld wordt of de stikstofdepositiegegevens voor het N2000-gebied Kempenland-West specifiek betrekking hebben op het Groot- en Kleinmeer, of op andere delen van Kempenland-West. Voorts wordt afgevraagd of de stikstofeffecten boven N2000-gebied Groot- en Kleinmeer wel goed in beeld zijn gebracht nu de effecten zijn berekend en niet gemeten.

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aerius/ Zwaveldioxide</i>
		Antwoord	De resultaten gelden voor alle (overbelaste) hexagonen in het Natura 2000-gebied Kempenland-West. De berekende deposities op deze hexagonen, dus ook op het Groot- en kleinmeer, zijn opgenomen in de AERIUS bijlage. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft het berekenen van stikstofdeposities met Aerius aanvaardbaar geacht. Bij metingen is het onduidelijk welke hoeveelheid aan welke bron kan worden toegerekend.
2j	221116999	Zienswijze	Indiener merkt op dat de voorschriften in het ontwerpbesluit ontoereikend zijn omdat er geen concrete beperking is van het aantal vliegtuigbewegingen, en dat de wijze waarop toezicht en monitoring wordt geregeld in het ontwerpbesluit onvoldoende is voor naleving van de vergunningsvoorschriften.
		Antwoord	Zoals hiervoor aangegeven ziet de aanvraag enkel op de referentiesituatie. Op grond van jurisprudentie is het niet mogelijk een vergunning te verlenen als significante gevolgen op voorhand zijn uitgesloten. Daarom is volstaan met een positieve weigering. Het is niet mogelijk om aan een positieve weigering voorschriften te verbinden. Het voorgaande laat onverlet dat met de positieve weigering de referentiesituatie is vastgelegd. De positieve weigering heeft rechtskracht zolang de activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig de voortoets, waaronder de stikstofberekeningen die bij de aanvraag zijn overgelegd. Als de activiteit anders wordt uitgevoerd dan is aangevraagd, en kan leiden tot significante gevolgen, is sprake van overtreding van art. 2.7, lid 2 Wnb (thans artikel 5.1 lid 1 aanhef sub e van de Omgevingswet) waarop in beginsel moet worden toegezien en gehandhaafd. 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 EA bij apart besluit tevens 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.
2k	221116999	Zienswijze	Indiener geeft aan dat in het MER 2014 voor het proefdraaien en APU-gebruik een NOx-emissie is berekend van 4849 kg per jaar. Thans wordt een referentie geclaimd van 11088kg NOx-emissie voor APU en 3927kg voor proefdraaien. Dat is ruim drie maal zo veel als in het MER 2014

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aeries/ Zwaveldioxide</i>
			Bovendien is voor het proefdraaien ten onrechte uitgegaan van de revisievergunning uit 2003; er is niet onderzocht of de eerdere milieuvergunning beperkender was dan de revisievergunning uit 2003.
		Antwoord	De berekening van emissies door APU en proefdraaien is aangepast ten opzichte van de eerdere berekening die is gedaan voor de aanvraag Wnb-vergunning van 1 oktober 2020. In appendix C bij het stikstofrapport is een nadere toelichting opgenomen over de uitgangspunten voor het APU-gebruik. In bijlage 3 van de voortoets is een nadere toelichting opgenomen over de uitgangspunten voor het proefdraaien.
2l	221116999	Zienswijze	Indieners stellen dat in de passende beoordeling ten onrechte geen aandacht wordt besteed aan SO2-emissies.
		Antwoord	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. Van een toename van SO2-depositie op overbelaste habitats of leefgebieden lijkt dan ook geen sprake te zijn. Bovendien is onderzoek naar de gevolgen van een eventuele toename op dit moment niet mogelijk, omdat de precieze gevolgen van SO2-verzuring per habitatype nog niet inzichtelijk zijn.
	204994838	Zienswijze	Indiener geeft aan dat het autoverkeer dat aan EA wordt toegerekend niet meer kan worden ingezet om de bezuinigingsambities voor het autoverkeer te bereiken. Er had moeten worden voorzien in dubbeltellingsbepalingen.
		Antwoord	De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een direct gevolg van de exploitatie van Eindhoven Airport. Daarom is dit effect betrokken in de voortoets. Het voorgaande laat de reductiedoelstellingen van het autoverkeer in de vorm van de aanscherping van euronormen, onverlet.
	204994838	Zienswijze	In de zienswijze wordt kritiek geuit op het niet meenemen in de berekeningen van (illegale) parkeerbewegingen van reizigers in aangrenzende woonwijken.
			Voor de wijze van het berekenen van de emissies/deposities van het wegverkeer wordt verwezen naar de Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2023-1
	110078527 221116999	Zienswijze	Indiener constateert dat er geen beoordeling is gemaakt van de Belgische Natura 2000-gebieden aan de andere kant van de grens, ondanks de Europese regelgeving.

2	Nr. 2.1.5		<i>Stikstof/ Aerius/ Zwaveldioxide</i>
		Antwoord	In de in het najaar van 2023 overgelegde berekeningen is alsnog inzichtelijk gemaakt wat de depositiebijdrage is van EA in de referentiesituatie voor N2000-gebieden in Vlaanderen en Duitsland.
	220480158	Zienswijze	In de zienswijze wordt benadrukt dat bezwaar wordt gemaakt tegen de uitbreiding vanwege de aanzienlijke toename van stikstofuitstoot. Deze toename wordt beschouwd als schadelijk voor vele bomen, planten en dieren.
		Antwoord	Er is geen sprake van een uitbreiding; de referentiesituatie is aangevraagd.
	204545952	Zienswijze	Indiener heeft een aantal opmerkingen ten aanzien van de tekst van het ontwerp-besluit en de daarin opgenomen (monitorings)voorschriften tav stikstof. Aangezien Aerius jaarlijks wordt aangepast is het niet mogelijk te monitoren via Aerius-depositieberekeningen.
		Antwoord	Zoals hiervoor bij het antwoord bij 2j is aangegeven, is aan EA tevens 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 Eindhoven Airport jaarlijks stikstofemissieberekeningen dient aan te leveren aan het bevoegd gezag alsmede die berekeningen dient te plaatsen op de eigen website.

	Nr. 2.1.6.		<i>Milieu, gezondheid en klimaat</i>
3a	221017873 110127312 220707335	Zienswijze	In de zienswijze wordt benadrukt dat de uitstoot van stikstof en fijnstof in de vliegroutes aanzienlijk hoger is dan berekend en dat dit negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid. Eindhoven Airport is een van de grootste veroorzakers van geluids- en milieuoverlast in de omgeving en mogelijk zelfs in de hele provincie. Voorts wordt gewezen op de groeiende overlast van het verkeer van en naar Eindhoven Airport. De indiener merkt op dat tijdens drukke periodes de wegen overvol zijn, wat leidt tot toenemende luchtvervuiling.
		Antwoord	Het thans aan de orde zijnde besluit betreft een besluit op grond van de Wet natuurbescherming. Toetsingskader is daarbij of al dan niet sprake is van significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Een dergelijke vergunning kan alleen worden verleend indien het project de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

	Nr. 2.1.6.		<i>Milieu, gezondheid en klimaat</i>
			De milieunormen en de milieuregels voor Eindhoven Airport (de geluidbelasting/geluidhinder, de luchtverontreiniging en het veiligheidsrisico voor de omwonenden van Schiphol) vloeien daarentegen voort uit de Wet luchtvaart en worden vastgelegd in luchthavenbesluiten (LHB 2014).
3b	220817324	Zienswijze	In de zienswijze wordt aangehaald dat de Commissie van Geel adviseerde om in 2030 een reductie van 30% van geluidshinder te realiseren. Bezwaren omvatten onder andere de constatering dat technische specificaties voor geluidsreductie minder gunstig uitvallen en dat vermindering van het aantal vluchten noodzakelijk is om het gestelde doel te bereiken
		Antwoord	Een eventuele 30% geluidsreductie zijn zaken die in een LHB thuishoren. Dergelijke beleidsvoornemens zullen in dat spoor (LHB met onderliggend MER en passende beoordeling) worden onderzocht en vastgelegd. Geluidsreductie is geen onderdeel van het Wnb-toetsingskader.
	221017873	Zienswijze	In de zienswijze benoemt de bezwaarmaker de WHO-richtlijn van 45 dB als een mogelijke eis voor geluidsbelasting, wat duidt op de noodzaak om internationale normen te volgen.
		Antwoord	De WHO normen zijn geen onderdeel van het Wnb toetsingskader dat van toepassing is op de aanvraag.
	221017873 220823314	Zienswijze	Indieners noemen de luchtvaart als een van de meest vervuilende vormen van transport. De vergunning voor 43.000 vliegbewegingen is in strijd met wereldwijde doelstellingen om CO ₂ -uitstoot te beperken. Daarnaast wordt gewezen op de verplichting van de Nederlandse staat om burgers te beschermen tegen klimaatverandering en de Urgenda-uitspraak, en wordt verzocht om het aantal vliegbewegingen met minimaal de helft te verminderen.
		Antwoord	Uit de voortoets blijkt dat EA op basis van eerdere toestemmingen reeds over bestaande rechten beschikt en dus een bepaalde hoeveelheid CO ₂ /condenssporen is toegestaan. 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. Voorts kan het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) een goed middel zijn om de CO ₂ -uitstoot te reduceren; zie ook ETS voor

	Nr. 2.1.6.		<i>Milieu, gezondheid en klimaat</i>
			luchtvaart: Raad en Parlement sluiten voorlopig akkoord over vermindering luchtvaartemissies - Consilium (europa.eu)

4	Nr. 2.1.7.		<i>Verstoring door geluid/beweging</i>
4a	110078527	Zienschijze	Indiener vraag zich af waar geluidsverstoring als gevolg van het laagvliegen wordt beoordeeld.
		Antwoord	Zie antwoord 2c
4b	220970378	Zienschijze	Indiener wijst erop dat in de voortoets is aangegeven dat voor verstoring door luchtgebonden activiteiten is gekeken naar de cumulatieve geluidbelasting met de militaire vliegbewegingen. Bij de verstoring door grondgebonden activiteiten is echter niet gekeken naar de cumulatieve geluidbelasting met de militaire vliegbewegingen, hetgeen inconsistent wordt geacht.
		Antwoord	In de aangepaste voortoets van 30 oktober 2023 is voor verstoring door luchtgebonden activiteiten niet gekeken naar de cumulatieve geluidbelasting met de militaire vliegbewegingen. Er zijn namelijk geen effecten aangezien binnen de referentiesituatie wordt gebleven.
4c	220817324	Zienschijze	In de zienschijze worden bezwaren geuit tegen de verwijzing naar oudere rapporten uit 2005 en 2011 voor wat betreft de verstoring op vogels. Die rapporten zijn bovendien niet ter inzage gelegd en zien voorts op N2000-gebieden in de buurt van Schiphol en op militaire vliegvelden en dus niet op de situatie bij EA.
			De rapporten waarnaar is verwezen, betreft algemene (ecologische) literatuur. Op grond van die algemene literatuur is het uitgangspunt gehanteerd dat vliegverkeer boven 3000 ft geen versturende effecten meer heeft op vogels. Dat uitgangspunt is geaccordeerd in een rechtsoordeel brief van de minister (EZ 18 maart 2016) als in een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 18 januari 2017. In de passende beoordeling van 30 oktober 2023, dat LNV als voortoets beschouwt, is de verwijzing naar literatuur op dit punt uitgebreid. Voorts is thans bij de stukken het rapport van Lensink & Dirksen, 2005, Effecten op fauna, in het bijzonder vogels als gevolg van verstoring door vliegtuigen en helikopters, Bureau Waardenburg, gevoegd en openbaar gemaakt.

4	Nr. 2.1.7.		<i>Verstoring door geluid/beweging</i>
	220817324	Zienswijze	In de zienswijze wordt aangevoerd dat extra vluchten zouden leiden tot meer lichtvervuiling, met mogelijke nadelige gevolgen voor dieren en planten. De indiener dringt daarom aan op het verminderen van het aantal nachtvluchten als een maatregel om deze mogelijke gevolgen te beperken
		Antwoord	Nu de referentiesituatie is aangevraagd is geen sprake van een toename van vluchten.
	221017873	Zienswijze	Volgens indiener zijn de gevolgen voor vogels van de toename in vliegbewegingen in combinatie met vogelbeperkingsgebieden (afschot) onvoldoende onderzocht
			Vogelafschot valt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie. In de voortoets is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van het vliegverkeer voor de N2000-gebieden. Geconcludeerd wordt dat de vliegbewegingen wat betreft geluid en (licht) verstoring geen gevolgen hebben voor N2000-gebieden. Nu de de referentiesituatie is aangevraagd, is er geen sprake van een toename van verstoring en/of afschot. Significante gevolgen zijn daarmee uitgesloten.