

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

N.V. Luchthaven Lelystad
ter attentie van de directie
Postbus 2201
8203 AE Lelystad

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

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

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

Datum 15 februari 2021
Betreft Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie
Lelystad Airport

Ons kenmerk
DGNVLG / 20307842

Bhm 21017891

Uw kenmerk

Bijlage(n)
17

Ontwerpbesluit

Geachte directie,

Op 11 maart 2020 heeft u bij e-mailbericht van 21.03 uur, namens N.V. Luchthaven Lelystad, een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) aangevraagd voor het project Exploitatie Lelystad Airport.¹ Bij uw aanvraag voegde u een passende beoordeling (PB) van 11 maart 2020 (BG9448WATR200311851).

Voorgeschiedenis

N.V. Luchthaven Lelystad heeft op 3 mei 2019 een herziene melding voor de exploitatie en uitbreiding van Lelystad Airport met 45.000 vliegtuigbewegingen (vtb) handelsverkeer (ook wel aangeduid als groot luchtverkeer) per jaar aangevuld met klein luchtverkeer (general aviation) onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS) bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gedaan (AERIUS kenmerk: RICtnv6foqtn). De ontvangst van de melding is bevestigd per e-mail van 16 mei 2019 van 10.19 uur.

De status van de melding is vervallen als gevolg van de onverbindendverklaring van het PAS door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling).² De gedane melding is betrokken bij de lopende legalisatie van de PAS-meldingen.³ Omdat de daarvoor uit te voeren nationale bronmaatregelen nog niet volledig zijn gerealiseerd vraagt u nu, behalve voor general aviation, een vergunning voor 10.000 vtb handelsverkeer en de in die situatie met de exploitatie van Lelystad Airport samenhangende grondgebonden activiteiten aan.

¹ In de aanvraag wordt verwezen naar het Luchthavenbesluit dat het Luchthavenbesluit van 12 maart 2015 (*Stb.* 2015, 130) zal vervangen.

² ABRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 33.2.

³ Kamerstukken 35 334, nrs. 1 en 82.

Procedure

Bij brief van 12 maart 2020 (DGNVLG/20072597) heb ik de ontvangst van de aanvraag bevestigd.

Met mijn brief van 28 april 2020 (DGNVLG/20124467) heb ik u verzocht de aanvraag aan te vullen met een PB, waarin ook de beoordeling van de effecten van stikstofdepositie van dit project op Natura 2000-gebieden is opgenomen. Deze ontbrak in de PB van 11 maart 2020. Ik heb daartoe de behandeltermijn opgeschort tot 1 oktober 2020. De aangepaste aanvraag in de vorm van een aangevulde PB van 1 oktober 2020 (H3863WATRP20092), het rapport *Stikstofdepositie Lelystad Airport, Achtergrondrapport bij de passende beoordeling*, Adecs Airinfra Consultants b.v. (ehle200907rap/_v1) en stikstofberekeningen op grond van de, inmiddels vervallen, versie 19A van het rekeninstrument AERIUS Calculator heb ik met uw e-mail van 1 oktober 2020 van 23.14 uur ontvangen.

Met mijn e-mailbericht van 2 oktober 2020, 08.00 uur heb ik de ontvangst van uw aangepaste aanvraag bevestigd en verzocht de aanvraag aan te vullen met stikstofberekeningen volgens AERIUS Calculator 2020, omdat dit per 15 oktober 2020 wettelijk zou worden voorgeschreven. Vervolgens heb ik de behandeling van de aanvraag opgeschort tot 30 oktober 2020. De gevraagde aanvulling heb ik op 30 oktober 2020 bij e-mail van 17.27 uur ontvangen. Het betreft een aangepaste PB van 30 oktober 2020 (BH3863WATRP2010301155), het genoemde Adecs-rapport van 30 oktober 2020 (ehle200907rap/_v2) en berekeningen volgens AERIUS Scenario 2020. De ontvangst van de aanvulling heb ik per e-mailbericht van 5 november 2020 van 15.35 uur bevestigd.

Bij brief van 20 november 2020 (DGNVLG/20287694) heb ik aanvullende vragen gesteld en de behandeling van de aanvraag opgeschort tot 18 december 2020. Uw aanvulling met antwoorden op mijn vragen heb ik bij e-mail van 1 december van 09.00 uur ontvangen. Het betreft een brief van 30 november 2020, een geactualiseerde PB van 16 november 2020 (BH3863WATRP2010301155) met als bijlage het Adecs-rapport van 30 november 2020 (ehle200907rap/_v3). Bij brief van 16 december 2020 (DGNVLG/203118896) heb ik de ontvangst van uw brief van 30 november 2020 bevestigd en tegelijkertijd nieuwe aanvullende vragen gesteld. U heeft bij brief van 18 december 2020 mijn vragen beantwoord en een aangepaste versie van 17 december 2020 van het Adecs-rapport (ehle200907rap_v4) gestuurd.

Bij brief van 13 januari 2021 (D/SNAP 2021-01) heeft u mij laten weten dat bij laatste controles door het RIVM in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal, een erratum is gevonden in de gebruikte emissiegegevens voor stikstofberekeningen in de PB. Het betreft emissiegegevens van motortypes van general aviation in het scenario bestaand recht, die overigens niet van invloed zijn op de berekening van de voorgenomen activiteit met 10.000 vtb handelsverkeer en de daarmee samenhangende salderingsopgave. Dit is gecorrigeerd in de laatste versie van het Adecs-rapport van 13 januari 2021 (ehle200907rap_v5) dat u met uw brief heeft meegezonden. De correctie is ook verwerkt in de laatste versie van de PB

(BH3863WATRP2010301155) van 13 januari 2021. De correctie heeft ook geleid tot een gecorrigeerde AERIUS-berekening van een vergelijking tussen bestaand recht en huidig gebruik (bijlage 2). Bij brief van 18 januari 2021 (DGNVLG/21014178) heb ik de ontvangst van uw brief van 13 januari 2021 inclusief bijlagen bevestigd en medegedeeld dat de termijn als bedoeld in artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) niet langer is opgeschort.

DGNVLG / 20307842

Daarmee liggen de onderstaande stukken ten grondslag aan dit besluit:

- Aanvraag N.V. Luchthaven Lelystad van 11 maart 2020, e-mailbericht van 21.03 uur.
- Aangevulde aanvraag N.V. Luchthaven Lelystad van 1 oktober 2020, e-mailbericht van 23.14 uur.
- Aangevulde aanvraag N.V. Luchthaven Lelystad van 30 oktober 2020, e-mailbericht van 17.27 uur.
- Brief N.V. Luchthaven Lelystad van 30 november 2020 met antwoorden op gestelde vragen.
- Brief N.V. Luchthaven Lelystad N.V. 18 december 2020 met antwoorden op aanvullend gestelde vragen.
- Brief N.V. Luchthaven Lelystad met erratum van 13 januari 2021 (D/SNAP 2021-01)
- Bijlage: *Passende beoordeling Lelystad Airport*, Royal HaskoningDHV van 13 januari 2021 (BH3863WATRP2010301155)
- Bijlage 1: rapport *Stikstofdepositie Lelystad Airport, Achtergrondrapport bij de passende beoordeling*, Adecs Airinfra Consultants b.v. van 13 januari 2021 (ehle200907rap_v5, versie 5.0).
- Bijlage 2: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, AERIUS kenmerk: RXXwrczuBiq2 (12 januari 2021)
 - o *AERIUS_20210112113319_0_BestaandRecht.gml*
 - o *AERIUS_20210112114245_0_Huidiggebruik.gml*
 - o *AERIUS_bijlage_BestaandRecht_minus_HuidigGebruik_20210112111338_RXXwrczuBiq2.pdf*
- Bijlage 3: Berekening voor 10.000 vliegtuigbewegingen, RoMaEbmGaR6k (22 oktober 2020)
 - o *AERIUS_20201022160920_0_Bplus_10k_ZM_noordcircuitinclWABO.gml*
 - o *AERIUS_bijlage_20201022151336_RoMaEbmGaR6k_10k.pdf*
- Bijlage 5: Voor vergelijking op hexagoonniveau: Resultaten Lelystad Airport op hexagoonniveau_29102020.csv
- Bijlage 6: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik voor Schiphol Airport, AERIUS kenmerk RYq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)
 - o *AERIUS_20201026115406_0_Schiphol480k.gml*
 - o *AERIUS_20201026135150_0_Schiphol500k.gml*
 - o *AERIUS_bijlage_20201026152611_RYq8qrPSpEjG*

Bijlage 4 bij de PB (berekening 45.000 vliegtuigbewegingen, AERIUS-kenmerk RZ3FohztkT7S.pdf) van 28 oktober 2020 is wel toegezonden, maar is door mij buiten beschouwing gelaten aangezien de aanvraag niet ziet op 45.000 vtb handelsverkeer (zie hieronder paragraaf 1.1.).

Op deze aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals opgenomen in afdeling 3.4 van de Awb, van toepassing. Hiertoe is een voorbereidingsbesluit gepubliceerd in de *Staatscourant (Stcrt.)* van 14 december 2020, 65117.

DGNVLG / 20307842

Besluit

Ik besluit om u op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb een vergunning te verlenen voor een jaarlijks⁴ aantal van 10.000 vtb handelsverkeer, een jaarlijks aantal van 103.600 vtb general aviation en alle met de exploitatie samenhangende grondgebonden activiteiten.

In dit besluit vindt u de voorschriften voor deze vergunning en de inhoudelijke overwegingen die aan deze vergunning ten grondslag liggen. De aanvraag en de definitieve versies van de bijlagen zijn onderdeel van dit besluit.

1. Aanvraag

1.1. Onderwerp

U heeft een vergunning aangevraagd voor het project Exploitatie Lelystad Airport.

De aanvraag omvat de volgende deelactiviteiten:

Luchtgebonden activiteiten

- Landen, stijgen en taxiën, bestaande uit:
 - (i) 103.600 vtb general aviation,
 - (ii) 10.000 vtb handelsverkeer.

Grondgebonden activiteiten

- Het in gebruik hebben van auxiliary power units (APU): gebruik van een kleine motor in het vliegtuig die het vliegtuig van stroom voorziet; stroom benodigd anders dan voor voortstuwing.
- Proefdraaien: het testdraaien van motoren terwijl een vliegtuig stilstaat en opgesteld staat op één van de proefdraaiplaatsen.
- Platformverkeer: het gebruiken en in werking hebben van alle voertuigen en mobiele werktuigen op en rond het platform.
- Het in gebruik hebben van ground power units (GPU) die geparkeerde vliegtuigen van stroom voorzien.
- Gasverbruik van de gebouwen.

De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een gevolg van de exploitatie van Lelystad Airport en daarmee een onlosmakelijk onderdeel van het project. Daarom is het effect hiervan betrokken in de PB en de stikstofberekening.

De bij dit ontwerpbesluit gevoegde geactualiseerde PB is mede opgesteld ten behoeve van de besluitvormingsprocedure van het in procedure zijnde Luchthavenbesluit Lelystad Airport waarbij 45.000 vtb handelsverkeer worden beoordeeld.

⁴ Jaarlijks betekent hier per gebruiksjaar. Een gebruiksjaar van Lelystad Airport loopt van 1 november van een jaar tot 31 oktober van het jaar daarop.

In de PB worden de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden beschreven van zowel het uitvoeren van zowel 10.000 als 45.000 vtb handelsverkeer. Deze volledige beoordeling is voor de besluitvorming van het gewijzigde Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart van belang. U heeft op 1 oktober 2020 uw aanvraag gewijzigd van 45.000 vtb naar 10.000 vtb handelsverkeer.

Zoals hiervoor aangegeven betreft deze aanvraag 10.000 vtb handelsverkeer en is dit de grondslag (naast de andere deelactiviteiten van het onderhavig project) van de aanvraag. De effectbeoordeling hiervan is in deze PB opgenomen.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de activiteiten verwijs ik naar de aanvraag, de PB en de bijlagen daarbij.

1.2. Bevoegdheid

Op basis van artikel 1.3, vijfde lid, van de Wnb en de artikelen 1.2 en 1.3, eerste lid, aanhef en sub a, onder 4°, van het Besluit natuurbescherming (Bnb) luidend: 'aanleg, uitbreiding en, voor zover van toepassing, inrichting, alsmede wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van (...) de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart' ben ik bevoegd om op uw aanvraag te beslissen.

De exacte wetteksten zijn te raadplegen op <https://wetten.overheid.nl>

1.3. Vergunningplicht

N.V. Luchthaven Lelystad is niet in het bezit van een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb voor het exploiteren van een luchthaven. Tegen het ontbreken van een Wnb-vergunning zijn enkele handhavingsverzoeken ingediend. Ik heb deze verzoeken onderzocht.

In mijn handhavingsbesluit van 2 april 2020 (DGNVLG/20091682) heb ik vastgesteld dat de exploitatie van de Lelystad Airport vergunningplichtig is. Er is sprake van een project omdat significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie kunnen worden veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. In het handhavingsbesluit heb ik vastgesteld dat het onder meer gaat om Vogelrichtlijngebieden, waarvoor artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn (Hrl), de grondslag is voor de vergunningplicht. Deze bepaling is gaan gelden op 10 juni 1994. In het handhavingsbesluit heb ik eveneens vastgesteld dat toestemming is verleend voor het project voorafgaand aan die datum, zodat artikel 6, derde lid, Hrl in zoverre niet van toepassing is op het project. Sinds de Europese referentiedatum (10 juni 1994) is het project echter niet ongewijzigd voortgezet. Bij het aanwijzingsbesluit van Lelystad Airport uit 1999⁵ is de toestemming van vóór de Europese referentiedatum publiekrechtelijk ingeperkt door middel van de aanscherping van de geluidszone tot 47 [dB]Bkl⁶, zodat het gebruik dat paste binnen deze contour heeft te gelden als referentie voor het maximaal toegestaan gebruik. De handhavingsverzoeken zijn door mij afgewezen. Voor de motivering

⁵ *Stcrt.* 2000, 4.

⁶ Bkl is de afkorting voor de eenheid voor toegestane geluidsbelasting op basis van het Besluit kleine luchtvaart.

daarvan verwijs ik naar het handhavingsbesluit en de hieronder genoemde beslissing op bezwaar over het handhavingsbesluit.⁷

DGNVLG / 20307842

Bij brief van 28 april 2020 (DGNVLG/20121179) heb ik N.V. Luchthaven Lelystad aangezegd om uiterlijk op 1 oktober 2020 een vergunningaanvraag in te dienen met daarbij een PB en stikstofberekening, om aan te tonen in hoeverre de huidige exploitatie van de luchthaven past binnen de referentie voor het maximaal toegestaan gebruik.

Bij besluit van 29 september 2020 (RVO/494-36544) heb ik de bezwaren van één bezwaarmaker gedeeltelijk gegrond verklaard en de motivering van het handhavingsbesluit gewijzigd en aangevuld. Van twee andere bezwaarmakers, waaronder N.V. Luchthaven Lelystad, heb ik de bezwaren ongegrond verklaard. Ik heb het handhavingsbesluit niet herroepen.

In de bestaande situatie voert Lelystad Airport geen vluchten met groot luchtverkeer zijnde handelsverkeer uit. In de aangevraagde situatie zal dit wel het geval zijn. U heeft aangegeven de toename van stikstofdepositie volledig te mitigeren door extern te salderen met activiteiten van Amsterdam Airport Schiphol (kortweg Schiphol).

Hieronder volgt mijn beoordeling van de effectenanalyse zoals die in de PB en de andere bijlagen van de aanvraag is opgenomen.

2. Beoordeling

2.1. Afbakening

Gebied

Volgens de PB kunnen wijzigingen van de luchtgebonden activiteiten mogelijk significante gevolgen hebben op de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer, IJsselmeer, Oostvaardersplassen, Lepelaarsplassen, Ketelmeer & Vossemeer, Veluwerandmeren en Eemmeer & Gooimeer Zuidoever.

Gevolgen

Voor de beoordeling van de gevolgen inventariseert de PB welke in redelijkheid denkbare typen gevolgen kunnen optreden. Die kunnen optreden met betrekking tot:

- Geluid
- Licht
- Beweging
- Stikstofdepositie

Conform de methodiek van AERIUS Calculator is voor de effectbeoordeling van stikstofdepositie in alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden op hexagoonniveau getoetst. Deze effectbeoordeling volgt in paragraaf 2.3., *Stikstofberekening en effect*.

Natuurwaarden

⁷ <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

De natuurwaarden die door de genoemde gevolgen beïnvloed kunnen worden, zijn:

- Natuurlijke habitats (habitattypen)
- Leefgebieden van Habitatrichtlijnsoorten
- Leefgebieden van Vogelrichtlijnsoorten:
 - broedvogels
 - niet-broedvogels

De beschermde waarden en de relevante instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden staan vermeld op www.natura2000.nl

Conclusie afbakening

Ik ben van oordeel dat de afbakening van de gebieden en de inventarisatie van mogelijke gevolgen van het project op de natuurwaarden in de PB op een juiste wijze hebben plaatsgevonden en stem daarmee in.

2.2. Mogelijke effecten en mitigatie

In paragraaf 2.3. wordt ingegaan op de effectbeoordeling van stikstofdepositie. In de onderstaande paragrafen worden de andere relevante effecten besproken.

2.2.1. Geluid

Algemeen

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen geluidseffecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden. Beoordeeld is of sprake is van significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Hrl als gevolg van geluid, ook in samenhang met andere effecten als optische beweging en licht. Beide laatste storingsfactoren worden in paragraaf 2.2.2. besproken.

Grondgebonden activiteiten

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Oostvaardersplassen en ligt op ruim 6 kilometer afstand van Lelystad Airport. Verstoring als gevolg van geluid van grondgebonden activiteiten op het luchthaventerrein reikt niet tot in dit Natura 2000-gebied. Daarmee zijn er met zekerheid geen significant gevolgen op de relevante instandhoudingsdoelen van dit gebied.

Wegverkeer

Geluid als gevolg van wegverkeer kan geluidsverstoring opleveren voor zover dat is toe te rekenen aan het project en gerekend vanaf de luchthaven tot opname in het reguliere verkeersbeeld. In de paragrafen 3.2.1. en 3.2.2. van de PB wordt onderzoek aangehaald naar de versturende effecten van wegverkeer op diersoorten. Deze onderzoeken gaan over geluidsverstoring of over een combinatie van geluidsverstoring en verstoring door optische beweging, omdat deze effecten vaak tegelijk optreden. Voor Natura 2000-gebieden kan volgens de Commissie voor de milieueffectrapportage de effectafstand waarbinnen met de invloed van een project rekening dient te worden gehouden worden bepaald op 750 meter op drukke wegen (> 10.000 motorvoertuigbewegingen/dag).⁸ Buiten

⁸ <https://api.commissiemer.nl/docs/cms/natuur/Webtekst%20bij%20factsheet%2020.pdf>

deze effectafstand zijn geen significante gevolgen te verwachten van geluidsverstoring of geluidsverstoring in combinatie met optische beweging.

DGNVLG / 20307842

In paragraaf 4.2.2. van de PB zijn op ruimere afstand van Lelystad Airport de effecten van wegverkeer beoordeeld die aan het project kunnen worden toegerekend. Uit deze paragraaf blijkt dat er wegverkeer plaatsvindt dat dichterbij dan 750 meter langs of door een Natura 2000-gebied loopt. De Natura 2000-gebieden die het betreft worden besproken in paragraaf 4.2.2. van de PB. De geluidseffecten van het wegverkeer zijn berekend op basis van een verkeersmodel dat is gebruikt in het milieueffectrapport uit 2014 (MER 2014) over Lelystad Airport, waarin alle weggedelen zijn beschouwd met een verkeersaantrekkende werking als gevolg van het toekomstig gebruik van meer dan 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal per rijrichting (>500/mvt/etmaal/rijrichting). In het kader van het MER 2014 zijn enkel verkeersberekeningen voor de situaties met 25.000 en 45.000 vtb handelsverkeer opgesteld. In paragraaf 4.2.2. van de PB wordt onderbouwd dat er geen significante gevolgen op de besproken Natura 2000-gebieden zijn te verwachten als gevolg van een toename van het wegverkeer bij Natura 2000-gebieden in deze situaties, met een bandbreedte, afhankelijk van de locatie, tussen de 2%-4%. Aangezien in een situatie met 10.000 vtb handelsverkeer kan worden uitgegaan van een lagere toename van wegverkeer op de genoemde wegtrajecten, sluit ik significante gevolgen op de betrokken Natura 2000-gebieden als gevolg van geluid door wegverkeer bij 10.000 vtb handelsverkeer uit.

De PB doet geen uitspraken over eventuele significante gevolgen van trillingen of barrièrewerking. Ik zie geen aanleiding om dergelijke gevolgen door wegverkeer te veronderstellen.

Luchtgebonden activiteiten

In paragraaf 3.2.1. van de PB wordt onderzoek aangehaald waarin criteria voor verstoring zijn bepaald.⁹ Dalend en stijgend groot luchtverkeer wordt getoetst voor zover dit vliegt onder 3.000 voet. Daarboven is dit niet meer van invloed op de relevante diersoorten en kunnen significante gevolgen bij zowel geluid als optische beweging als bij een combinatie van beide storingsfactoren worden uitgesloten. Daarnaast kunnen significante gevolgen bij het vliegen op ten minste 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden worden uitgesloten bij zowel geluid als verstoring door optische beweging als bij een combinatie van deze storingsfactoren.

De luchtverkeersroutes en -procedures voor handelsverkeer liggen vast. De voor Lelystad Airport van toepassing zijnde routeset B+ en de aansluitroutes zijn in de Regeling luchtverkeersdienstverlening vastgesteld en gepubliceerd in de Luchtvaartgids.

In de nabijheid van Lelystad Airport lopen de vliegroutes over de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer, IJsselmeer, Oostvaardersplassen, Lepelaarsplassen, Ketelmeer & Vossemeer, Veluwerandmeren en Eemmeer &

⁹ Zie ook jurisprudentie hierover van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State: ABRvS 13 februari 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC4231, r.o. 2.22 en ABRvS 11 juni 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD3598, r.o. 2.18.4.2.

Gooimeer Zuidoever. De vastgelegde vliegroutes hanteren een minimale vlieghoogte van 3.000 voet boven Natura 2000-gebieden.¹⁰ Startend groot luchtverkeer komt niet binnen 2.000 meter van een Natura 2000-gebied.¹¹

Significante gevolgen op Natura 2000-gebieden in het licht van de voor deze gebieden vastgestelde instandhoudingsdoelen als gevolg van zowel geluidsverstoring als verstoring door licht en optische beweging als bij een combinatie daarvan bij een aantal van 10.000 startende of landende vtb handelsverkeer sluit ik uit.

Zowel helikopters als kleine recreatieve toestellen vliegen vrijwel altijd lager dan 3.000 voet, doorgaans op een hoogte van 1.000–1.500 voet. Voor deze vluchten zijn inmiddels gebundelde vliegroutes vastgelegd, waardoor dit luchtverkeer langs de hoofdweg A6 vliegt. De vliegroutes zijn tot op beperkte afstand vastgelegd. Daarna kan vrij gevlogen worden, mede omdat dit luchtverkeer onder 3.000 voet blijft. In tabel 2.2. van de PB is de verdeling circuit- en over-landvluchten weergegeven voor de situatie van het bestaand recht en voor het huidig gebruik.

Ik stel vast dat de feitelijke aantallen van het huidig gebruik door general aviation lager zijn dan de aantallen in de referentiesituatie (paragraaf 3.4.4.1. van de PB) en dat niet meer vtb klein luchtverkeer (zie ook tabel 2.1. van de PB) worden aangevraagd dan in de referentiesituatie. Omdat er geen toename is ten opzichte van de referentiesituatie is geen sprake van significante gevolgen¹² noch van een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats.

2.2.2. Optische beweging en licht

Algemeen

Lucht- en grondgebonden activiteiten en wegverkeer kunnen versturende effecten veroorzaken op instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Dalende en stijgende vliegtuigen, de activiteiten op de luchthaven zelf kunnen verstoring veroorzaken door beweging. Ook verkeer dat is toe te rekenen aan het project veroorzaakt mogelijk verstoring door beweging. Beoordeeld is of sprake is van significante gevolgen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Hrl als gevolg van optische beweging, ook in samenhang met geluid.

Luchtgebonden activiteiten

In paragraaf 3.2.1. van de PB wordt onderzoek aangehaald waarin criteria voor verstoring zijn bepaald. Dalend en stijgend handelsverkeer wordt getoetst voor zover dit vliegt onder 3.000 voet. Daarboven is dit niet meer van invloed op de relevante diersoorten en kunnen significante gevolgen voor optische beweging als bij een combinatie met geluid worden uitgesloten. Handelsverkeer volgt de

¹⁰ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie van 1 november 2019, nr. IenW/BSK-2019/43699 tot wijziging van de Regeling Boorduitrusting, de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen, de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006, de Regeling luchtverkeersdienstverlening, de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen en de Regeling vliegplannen in verband met de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad (*Stcrt.* 2019, 58808). Zie ook Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 535, Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad, blz. 29.

¹¹ Paragraaf 4.2.1 van de PB.

¹² ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449.

vastgestelde routes en vliegt niet onder 3.000 voet. Daarnaast kunnen significante gevolgen bij het vliegen op ten minste 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden worden uitgesloten voor zowel verstoring door optische bewegingen als bij een combinatie met geluid. Handelsverkeer vliegt niet binnen 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden. Significante gevolgen van optische beweging en in een combinatie van optische beweging en geluid bij 10.000 vtb handelsverkeer kan ik daarom uitsluiten. Mogelijke gevolgen van licht zijn niet beoordeeld omdat de verlichting van vliegtuigen niet op het maaiveld is gericht en boven Natura 2000-gebieden te hoog wordt gevlogen om significante gevolgen te kunnen hebben.

Significante gevolgen van general aviation heb ik hierboven al uitgesloten.

Wegverkeer

Significante gevolgen voor de betrokken Natura 2000-gebieden door optische beweging als gevolg van een toename van het wegverkeer in een situatie met 10.000 vtb handelsverkeer sluit ik uit. Ik verwijs daartoe naar mijn argumentatie onder de kop wegverkeer in paragraaf 2.2.1. van dit besluit. Ook significante gevolgen van een combinatie van geluid en optische beweging door aan het project toe te rekenen wegverkeer sluit ik uit.

Grondgebonden activiteiten

In paragraaf 3.2. van de PB wordt gesteld dat de invloed van licht en optische beweging niet tot in het meest nabije Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen en daarmee in enig ander Natura 2000-gebied reikt. Daarmee kan ik met zekerheid significante gevolgen op de relevante instandhoudingsdoelen als gevolg van licht en optische beweging vanaf het luchthaventerrein uitsluiten.

Feitelijk gerealiseerde bouw- en aanlegwerkzaamheden (2015-2019)

Bepaalde benodigde fysieke aanpassingen om Lelystad Airport in te richten om groot luchtverkeer te kunnen afhandelen hebben reeds plaatsgevonden tussen 2015 en 2019. In de bovengenoemde beslissing op bezwaar van 29 september 2020 over de handhavingsverzoeken heb ik geconstateerd dat de hieronder genoemde bouw- en aanlegwerkzaamheden niet los kunnen worden gezien van de uitbreiding van Lelystad Airport voor het kunnen accommoderen van groot luchtverkeer. Ik heb in de beslissing op bezwaar geconcludeerd dat het project in zijn geheel vergunningplichtig is - ook al zijn bepaalde voorzieningen feitelijk gerealiseerd - en dat daarom dit project in zijn geheel, het grond- en luchtgebonden deel, passend beoordeeld moet worden.

Het betreft de verlenging en verbreding van de startbaan, de verhoging van de verkeerstoren, de oplevering van een nieuwe passagiersterminal en de aanleg van een parkeerterrein.

Ik acht het uitgesloten dat de feitelijk gerealiseerde bouw- en aanlegwerkzaamheden tot significante gevolgen op Natura 2000-gebieden hebben geleid, omdat de afstand tussen Lelystad Airport en het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen ruim zes kilometer bedraagt. Significante gevolgen van licht, geluid, trillingen en/of barrièrewerking als gevolg

van deze werkzaamheden op Natura 2000-gebieden hebben zich daarom destijds niet voorgedaan.

DGNVLG / 20307842

2.3. Stikstofberekening en effect

2.3.1. Grondgebonden activiteiten: referentiesituatie 1999 en huidig gebruik

De stikstofemissie en -depositie van grondgebonden emissiebronnen op Lelystad Airport, dat bestaat uit platformverkeer, proefdraaien, gebruik van APU en GPU en het gasgebruik van de gebouwen zijn beschreven in paragraaf 2.2. van het Adecs-rapport. De emissies per grondgebonden deelactiviteit zijn vermeld in tabel 25 van het Adecs-rapport. De totale emissie van de grondgebonden activiteiten in de referentiesituatie van het aanwijzingsbesluit 1999 bedraagt 2.135 kg/NO_x/jaar en in de situatie van huidig gebruik 2.100 kg/NO_x/jaar. De uit het huidig gebruik voortvloeiende stikstofdepositie past binnen de referentiesituatie 1999.

2.3.2. General aviation: reconstructie referentiesituatie 1999

Op 13 januari 2021 heeft u een gecorrigeerde stikstofberekening overlegd (bijlage 2 bij dit besluit) met AERIUS Scenario 2020.¹³ Het handhavingsbesluit stelt dat in een verschilberekening inzichtelijk moet worden gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het aanwijzingsbesluit van 1999. De stikstofberekening bestaat ingevolge mijn brief van 28 april 2020 (DGNVLG/20121179) over de vergunningplicht uit een verschilberekening waarbij inzichtelijk is gemaakt a) wat de depositie was op basis van het maximale aantal vtb dat mogelijk was met het aanwijzingsbesluit van 1999, rekening houdend met de geluidscontour van 47 [dB]Bkl op basis van de emissiecijfers van destijds, en b) de depositie van de huidige feitelijke cijfers, met de emissiecijfers van nu.

Het handhavingsbesluit van 2 april 2020 heeft enkel betrekking op de huidige exploitatie met general aviation. Dit uitgangspunt is in bezwaar niet veranderd. In het handhavingsbesluit is vastgesteld dat de activiteiten van Lelystad Airport niet ongewijzigd zijn voortgezet sinds de geldende Europese referentiedatum (10 juni 1994). Met het gewijzigde aanwijzingsbesluit van 9 december 1999¹⁴ is namelijk de grenswaarde van de geluidszone van Lelystad Airport aangepast van 50 naar 47 [dB]Bkl, nog steeds uitgaande van 120.000 vtb general aviation. Deze situatie van het aanwijzingsbesluit van 1999 vormt in dit besluit de referentiesituatie.

U heeft onderzocht welke stikstofemissie en welke daaruit voortvloeiende stikstofdepositie mogelijk was binnen de geluidsruijme van de referentiesituatie. In het aanwijzingsbesluit van 1999 zélf zijn geen waarden bepaald, noch voor de totale hoeveelheid stikstofemissie en -depositie van general aviation op Natura 2000-gebieden, noch binnen een onderverdeling naar segment.

Er ligt geen gewijzigd verkeersscenario ten grondslag aan het aanwijzingsbesluit 1999, enkel de maximale geluidscontour is met 3 [dB]Bkl verkleind ten opzichte van het aanwijzingsbesluit van 1991. In beide aanwijzingsbesluiten is uitgegaan van 120.000 vtb general aviation. Daarnaast bleken er geen operationele data

¹³ AERIUS Calculator 2020 is geschikt voor berekeningen in een situatie tot 225 bronnen. De overlegde berekeningen zijn, in verband met het grote aantal bronnen, uitgevoerd met AERIUS Scenario 2020. AERIUS Scenario rekent op dezelfde wijze als AERIUS Calculator, maar maakt berekeningen met meer bronnen mogelijk.

¹⁴ *Stcrt.* 2000, 4.

beschikbaar te zijn over het feitelijke aantal vtb en de voorkomende vliegtuigtypen in 1999. U heeft daarom een verkeersscenario gebruikt dat is gebaseerd op beschikbare data ten tijde van de situatie van het aanwijzingsbesluit 1991. Dit verkeersscenario bestaat uit een representatief type voor een aantal geluidscategorieën, zoals in die tijd gebruikelijk was voor de bepaling van de geluidsbelasting rond regionale luchthavens. Aan het aanwijzingsbesluit 1991 lag wel een verkeersscenario ten grondslag, berekend met 120.000 vtb general aviation binnen een geluidscontour van 50 [dB]Bkl.

U heeft in het verkeersscenario van 1991 de verdeling van het aantal vtb over de geluidscategorieën zodanig verschoven dat de helft van de geluidsruimte (als gevolg van de verlaging van 50 [dB]Bkl naar 47 [dB]Bkl wordt benut, zodat de situatie passend is gemaakt binnen de 47 [dB]Bkl geluidscontour van het aanwijzingsbesluit 1999. Dit is nader uiteengezet in paragraaf 2.1.1.1. van het rapport van Adecs (bijlage 1).

In het aan het aanwijzingsbesluit 1991 onderliggende verkeersscenario is een aantal vtb per geluidscategorie onderscheiden. Het scenario geeft informatie over het vliegtuigtype per geluidscategorie. Aan elke geluidscategorie is een vliegtuigtype gekoppeld. Dit vliegtuigtype is representatief voor geluid, maar niet voor stikstof.

Daarom hebt u de totale stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie gereconstrueerd door per geluidscategorie een realistische vliegtuig- en motortypecombinatie te selecteren voor de situatie in 1999. Daarbij zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Binnen het gerealiseerde vliegverkeer van het jaar 2005 worden alle vliegtuig- en motortypecombinaties geordend op NO_x-emissie (van hoog naar laag) en gegroepeerd per geluidscategorie. Voor het jaar 1999 zijn geen operationele data beschikbaar. Het jaar 2005 is voor general aviation op Lelystad Airport het eerste jaar met beschikbare data; daarom bent u uitgegaan van 2005 als referentie voor mogelijke vervangende vliegtuig- en motortypecombinaties. De realisatie van het vliegverkeer van het jaar 2005 inclusief motortype (voor circa 60% van dat verkeer kan een motortype bepaald worden) is in bijlage B van het Adecs-rapport opgenomen.
2. Per geluidscategorie heeft u de vliegtuig- en motortypecombinatie gekozen met de hoogste NO_x-emissie onder de voorwaarde dat:
 - a) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie daadwerkelijk voorkomt op Lelystad Airport; en
 - b) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie minimaal 100 keer per jaar heeft gevlogen op Lelystad Airport; en
 - c) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort; en
 - d) het vliegtuigtype in de praktijk voldoende voorkwam om de aantallen van het gereconstrueerde verkeersscenario mogelijk te maken.Het overzicht motortype per geluidscategorie met de hoogste NO_x-emissie per vtb is in tabel 3 van paragraaf 2.1.1.1. van het Adecs-rapport opgenomen.

Door deze werkwijze voor alle geluidscategorieën uit te voeren bent u binnen het gestelde kader tot een samenstelling van de vlootmix met 119.950 vtb general aviation op Lelystad Airport gekomen om inzichtelijk te maken wat de depositie was van het maximum toegestaan gebruik op basis van het aanwijzingsbesluit 1999.

2.3.3. Huidig gebruik en vergelijking referentiesituatie 1999 general aviation

Met een verschilberekening dient inzichtelijk gemaakt te worden welke depositie wordt veroorzaakt door het huidig gebruik met de huidige feitelijke cijfers, met de emissiecijfers van nu. Dit betekent dat een stikstofberekening van een verkeersscenario met een realistische vlootmix general aviation nodig is.

Paragraaf 2.1.1.2. van het Adecs-rapport geeft de situatie met huidig gebruik van general aviation weer. Startpunt voor de bepaling van de stikstofdepositie van het huidig gebruik zijn de gerealiseerde vluchten in het kalenderjaar 2012. Het aantal vtb general aviation op Lelystad Airport in 2012 is hoger is geweest dan het aantal vtb in 2019. De gebruikte situatie is een overschatting van het feitelijke gebruik van Lelystad Airport in 2019.

De situatie in 2012 gaat uit van 114.507 vtb (zie ook tabel 2.1. van de PB). Voor het huidige gebruik van Lelystad Airport is uitgegaan van gerealiseerde vluchten in het kalenderjaar 2012. De situatie in 2012 maakt de effecten op conservatieve wijze inzichtelijk omdat zoals gezegd het feitelijke aantal vtb inmiddels lager is dan het aantal vtb in de situatie met huidig gebruik (113.805 vtb). In het scenario voor de situatie huidig gebruik wordt geen gebruik gemaakt van een representatief type per geluidscategorie. Voor de bepaling van de stikstofemissie zijn namelijk alle vtb general aviation, die gerealiseerd zijn in 2012 op Lelystad Airport, en waarvoor data beschikbaar zijn, individueel doorgerekend. In paragraaf 2.1.1.2. van het Adecs-rapport wordt uiteengezet op welke wijze tot een realistisch verkeersscenario voor de situatie huidig gebruik is gekomen.

2.3.4. Conclusie huidig gebruik met general aviation

In paragraaf 3.4.4.5 van de PB geeft u aan dat de stikstofdepositie als gevolg van het huidig gebruik binnen de referentiesituatie 1999 past. De emissiegetallen maken dit ook duidelijk. Ook wordt daarbij aangegeven dat bij het huidig gebruik de stikstofdepositie op alle hexagonen lager is dan bij het gebruik in de gereconstrueerde referentiesituatie (zie ook figuur 3.7. van de PB).

De uitkomsten van de verschilberekening zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de PB in de vorm van de volgende GML-bestanden:

Bijlage 2: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik,
AERIUS kenmerk: RXXwrczuBiq2 (12 januari 2021)
o *AERIUS_20210112113319_0_BestaandRecht.gml*
o *AERIUS_20210112114245_0_Huidiggebruik.gml*
o *AERIUS_bijlage_BestaandRecht_minus_HuidigGebruik_2021011211338_RXXwrczuBiq2.pdf*

Ik stem in met de gekozen uitgangspunten en de daarop gebaseerde AERIUS-berekeningen en concludeer dat de stikstofdepositie van het huidig gebruik binnen de referentiesituatie 1999 past. Ik heb geconcludeerd dat met de

verschilberekeningen is aangetoond dat de wijziging van het project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie (intern salderen), waarmee op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat de wijziging significante gevolgen heeft. Op grond van de uitspraak van 20 januari 2021 (Logtsebaan)¹⁵ van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State concludeer ik dat stikstofdepositie niet in de weg staat aan vergunningverlening.

2.3.5. Wegverkeer

De aantrekkende werking op het wegverkeer, inclusief het verkeer op het luchthaventerrein, is een onderdeel van het project en als zodanig betrokken in de PB. In paragraaf 3.4.4.3. van de PB wordt uiteengezet hoe voor de exploitatie van Lelystad Airport met enkel general aviation de vergelijking tussen het bestaand recht en het huidige gebruik wordt gemaakt om de verkeersaantrekkende werking te bepalen. Conclusie is dat het huidige gebruik aan vervoersbewegingen binnen de referentiesituatie past.

Voor een situatie met 10.000 vtb groot luchtverkeer is de verkeersaantrekkende werking van en naar Lelystad Airport met modelberekeningen (NRM 2020) bepaald, rekening houdend met het aantal reizigers dat Lelystad Airport aandoet met de auto of met openbaar vervoer. Bepalend voor de vraag of een wegdeel moet worden betrokken bij de stikstofberekening is of op het betreffende wegdeel sprake is van meer >500/motorvoertuigbewegingen/etmaal/rijrichting zowel voor hoofdwegen als voor het onderliggende wegennet.¹⁶ Uit de onderliggende modelberekeningen blijkt dat in een scenario van 10.000 vtb handelsverkeer geen sprake is van een verkeerstoename met >500/motorvoertuigbewegingen/etmaal/rijrichting op wegvakken binnen een afstand van 5 km van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.¹⁷

Uitgaand van de afbakening van 5 km zijn er in mijn opvatting geen relevante effecten van stikstofdepositie als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van en naar Lelystad Airport waar in dit besluit rekening mee gehouden moet worden.

Daarmee staat stikstofdepositie door het wegverkeer niet in de weg aan het verlenen van deze vergunning.

2.4. Mitigatie: externe saldering Schiphol en Lelystad Airport

Bij de hier voorafgaande effectbeoordeling is van grondgebonden activiteiten,

¹⁵ ABRvS 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71).

¹⁶ Vanuit verkeerskundig oogpunt is een intensiteitsverandering van 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting de laagste waarde waarover het NRM nog betekenisvolle uitspraken kan doen. Om te borgen dat ook grensgevallen worden meegenomen, wordt in het kader van de projectspecifieke beoordeling voor de afbakening ten behoeve van stikstofonderzoek uitgegaan van een verschil van 500 motorvoertuigen per etmaal, per rijrichting. Dit wordt beschouwd als kleinste delta (het verschil tussen de situatie zonder en met maatregel) waarover het NRM nog een reële uitspraak kan doen, daaronder kan niet meer gesproken worden over een betekenisvol projecteffect.

¹⁷ In AERIUS Calculator wordt voor wegverkeer gebruik gemaakt van de rekenmethodiek SRM-2 ingevolge de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. SRM-2 berekent de depositiebijdrage van wegverkeer tot maximaal 5 kilometer van de weg.

wegverkeer in een situatie met enkel general aviation (huidig gebruik) en het luchtverkeer met enkel general aviation beoordeeld of de effecten binnen de referentiesituatie passen, omdat hierom is verzocht in mijn handhavingsbesluit van 2 april 2020 en mijn brief over de vergunningplicht van 28 april 2020. Bij de aan externe saldering onderliggende stikstofberekening zijn, uitgaande van een situatie met 10.000 vtb handelsverkeer en de voor die situatie aangevraagde grondgebonden activiteiten en general aviation, alle emissies, dus die van de lucht- en grondgebonden activiteiten, ingevoerd en berekend met AERIUS 2020 om de omvang van de salderingsopgave vast te stellen. Er wordt voor de stikstofberekening geen gebruik gemaakt van rechten in de referentiesituatie voor general aviation. De effecten van stikstofdepositie van het aangevraagde volume general aviation zijn betrokken in een integrale stikstofberekening om de salderingsopgave in een situatie van 10.000 vtb handelsverkeer te bepalen.

De uitkomsten van de berekeningen zijn vastgelegd in de in bijlage 3 genoemde bestanden. Hieruit blijkt dat door de berekende depositie significante gevolgen voor meerdere instandhoudingsdoelen in de genoemde Natura 2000-gebieden optreden. Om deze gevolgen te voorkomen vindt mitigatie plaats.

Daaraan wordt invulling gegeven door extern te salderen met een inperking van de maximaal toegestane ruimte in de referentiesituatie van Schiphol met bruto 95,94 ton/NO_x/jaar. Van deze hoeveelheid wordt, in overeenstemming met de Beleidsregel over extern salderen¹⁸, 30% afgeroomd ten behoeve van de natuur, zijnde 28,78 ton/NO_x/jaar. Dan resteert 67,16 ton/NO_x/jaar stikstofruimte ter mitigatie van de effecten van 10.000 vtb handelsverkeer het aangevraagde general aviation en de met de situatie met 10.000 vtb handelsverkeer samenhangende grondgebonden activiteiten, zoals inzichtelijk gemaakt in paragraaf 3.2.2. en figuur 22 van het Adecs-rapport.

Conclusie

Ik stem in met de in de overgelegde PB opgenomen mitigatie in de vorm van extern salderen met de rechten van Schiphol. Via deze vergunning en de inperking van de rechten in de vergunning van Schiphol, is directe samenhang geborgd. De stikstofdepositie veroorzaakt in de situatie van de exploitatie van Lelystad Airport met 10.000 vtb handelsverkeer, wordt volledig gesaldeerd met de afname van toegestane depositie door inperking van de rechten van Schiphol op dezelfde locaties van stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. Een verder onderzoek naar cumulatieve gevolgen is daarom niet nodig.

In voorschrift 14 van dit besluit heb ik de hoeveelheid stikstofruimte vastgelegd, die door Royal Schiphol Group N.V. beschikbaar wordt gesteld aan N.V. Luchthaven Lelystad om dit project uit te kunnen voeren. In voorschrift 14 heb ik de totale hoeveelheid beschikbaar gestelde stikstofruimte vastgelegd en heb ik bepaald dat daarvan op grond van de Beleidsregel extern salderen 30% wordt afgeroomd.

¹⁸ Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 9 oktober 2020, nr. WJZ/ 20244506, houdende vaststelling van de beleidsregel extern salderen (*Stcrt.* 2020, 52486).

Daarmee staat stikstofdepositie niet in de weg aan het verlenen van deze vergunning.

DGNVLG / 20307842

Het project wordt niet volgens een vooraf vast te stellen wijze uitgevoerd. Vluchten zijn afhankelijk van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. De inzet van machines en voertuigen is daarmee ook flexibel. De effecten van het project zijn daarmee ook niet vooraf volledig bekend.

Om te borgen dat de activiteiten niet meer nadelige gevolgen hebben voor de relevante instandhoudingsdoelen is in de voorschriften 15 tot en met 17 een monitoringsverplichting opgenomen.

2.5. Cumulatie

Uit de PB blijkt dat als gevolg van het project er met zekerheid geen negatieve gevolgen zullen optreden op de beoordeelde Natura 2000-gebieden. Ik heb dit besproken in de paragrafen 2.2.1., 2.2.2. en 2.4. Dit betekent dat ook in cumulatie er geen significante gevolgen kunnen ontstaan. Een verder onderzoek naar cumulatieve gevolgen is daarmee niet noodzakelijk.

2.6. Conclusie

Met de door u uitgevoerde PB en de daarbij behorende rapporten en berekeningen met AERIUS Scenario, de voorgestelde mitigerende maatregelen en met de gestelde vergunningvoorschriften is de zekerheid verkregen dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden.

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat de gevraagde vergunning, onder de opgenomen voorschriften en beperkingen, kan worden verleend.

3. Voorschriften

Ter bescherming van de in de betrokken Natura 2000-gebieden aanwezige beschermde natuurwaarden, verbind ik aan deze vergunning de volgende voorschriften en beperkingen.

Algemeen

1. Deze vergunning ziet op het project Exploitatie Lelystad Airport en alle samenhangende onderdelen van de aanvraag.
2. Deze vergunning staat op naam van N.V. Luchthaven Lelystad (hierna vergunninghouder) of diens rechtsopvolger.
3. Deze vergunning wordt uitsluitend gebruikt door (medewerkers van) de vergunninghouder of door (rechts)personen die aantoonbaar in opdracht van de vergunninghouder handelen. De vergunninghouder blijft daarbij verantwoordelijk voor de juiste naleving van deze vergunning.
4. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen beschikken op de plaats waar de vergunde activiteit wordt uitgevoerd over een (digitaal) exemplaar van deze beschikking, inclusief alle daarbij behorende bijlagen.
5. De in voorschrift 2 genoemde (rechts)personen zijn aantoonbaar op de hoogte van de inhoud en het doel van deze voorschriften en beperkingen
6. De vergunde activiteit wordt uitgevoerd zoals aangegeven in de aanvraag en bijbehorende passende beoordeling en volgens de voorschriften en

beperkingen die aan deze vergunning zijn verbonden. Bij eventuele strijdigheid van de aanvraag en de voorschriften en beperkingen van deze vergunning hebben de laatste voorrang.

7. Als zich een incident voordoet, meldt de vergunninghouder dit met alle relevante gegevens onmiddellijk aan het bevoegd gezag. Een incident is in dit geval een onvoorzien gebeurtenis waardoor schade aan de natuurlijke kenmerken in betrokken Natura 2000-gebieden is of kan worden toegebracht, bijvoorbeeld wanneer onbedoeld vrijgekomen schadelijke stoffen een beschermd habitattype en/of een Habitat- of Vogelrichtlijnsoort bedreigen.
8. Als zich een incident voordoet, is de vergunninghouder verplicht eventuele verontreinigingen zo mogelijk direct te verwijderen en de eventueel opgetreden schade voor zover mogelijk te herstellen, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag.
9. De vergunninghouder volgt de aanwijzingen op die het bevoegd gezag geeft.
10. Alle correspondentie met betrekking tot deze vergunning kan per reguliere post of per e-mail (wetnatuurbescherming@mininv.nl) worden gedaan.

Nadere inhoudelijke voorschriften

11. Het is vergunninghouder toegestaan om in een gebruiksjaar een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer te accommoderen op Lelystad Airport.
12. Het is vergunninghouder toegestaan om in een gebruiksjaar een maximum van 103.600 vliegtuigbewegingen general aviation te accommoderen op Lelystad Airport.
13. Het is vergunninghouder toegestaan om de met de exploitatie van Lelystad Airport samenhangende grondgebonden activiteiten uit te voeren of uit te doen voeren.
14. Royal Schiphol Group N.V. stelt middels externe saldering, als saldogever, per voor stikstofgevoelige habitattype en/of leefgebied van soorten overbelast hexagoon stikstofruimte ter beschikking aan saldonemer, N.V. Luchthaven Lelystad, die overeenkomt met 95,94 ton/NO_x/jaar stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie, waarvan 67,16 ton/NO_x/jaar stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie nodig is om het project Exploitatie Lelystad Airport te kunnen uitvoeren. Het verschil komt ten goede aan de natuur en is niet meer inzetbaar door Royal Schiphol Group N.V. Dit laatste is geborgd in de vergunning voor Schiphol.

Rapportage, monitoring

15. Om te kunnen vaststellen of enerzijds het project is uitgevoerd binnen hetgeen vergund is en anderzijds wat de stikstofeffecten van het vergunde project zijn op de relevante instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden, vindt er jaarlijks monitoring plaats van de stikstofeffecten als gevolg van het project.
16. Na afloop van elk gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) wordt door de vergunninghouder, voor 1 mei van het daaropvolgende jaar, monitoringsinformatie aangeleverd aan het bevoegd gezag op basis waarvan kan worden beoordeeld of het vergunde project in het voorgaande gebruiksjaar binnen het daarvoor vastgestelde kader is gebleven. Onder 'monitoringsinformatie' wordt verstaan: de stikstofberekening volgens het op dat moment voorgeschreven systeem (nu AERIUS Calculator versie 2020,

conform artikel 2.1, eerste lid, van de Regeling natuurbescherming). Onder vastgesteld kader wordt verstaan: de stikstofdepositie als gevolg van de stikstofemissie veroorzakende activiteiten van het vergunde project, vergeleken met de vastgestelde referentiesituatie.

17. Voor de bepaling van de invoergegevens voor de stikstofberekening wordt dezelfde berekeningsmethodiek gevolgd, die ook is gebruikt voor de stikstofberekening ten behoeve van onderhavige vergunning.

Toezicht

18. De vergunninghouder voert een administratie met daarin alle documenten die betrekking hebben op deze vergunning en op de naleving van de voorschriften, in het bijzonder de voorschriften 11, 12, 15 tot en met 17.
19. De vergunninghouder geeft alle medewerking aan de door het bevoegd gezag aangewezen toezichthouder en opsporingsambtenaren.
20. De vergunninghouder toont informatie en documenten op verzoek aan de bevoegde toezichthouder en opsporingsambtenaren.

Looptijd en geldigheid

21. De vergunning heeft een onbeperkte geldigheidsduur. Daarbij worden de in de voorschriften 11 en 12 genoemde aantallen vliegtuigbewegingen in acht genomen.

Ter informatie

Op grond van afdeling 4.1.1 van de Awb kan een verzoek tot wijziging van de vergunning worden ingediend.

Op grond van artikel 5.4, eerste en tweede lid, van de Wnb kan de verleende vergunning worden ingetrokken of gewijzigd.

Als de vergunninghouder handelt in strijd met de vergunning, kan op grond van artikel 7.2, tweede lid, van de Wnb een last onder bestuursdwang worden opgelegd.

Conform artikel 5:32, eerste lid, van de Awb kan een bestuursorgaan dat bevoegd is bestuursdwang toe te passen, in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze:

MT-lid Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Toepassing uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Op deze vergunningprocedure is de openbare uniforme voorbereidingsprocedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

DGNVLG / 20307842

Hiertoe is een voorbereidingsbesluit genomen en gepubliceerd in de *Stcrt.* van 14 december 2020, 65117.

Zienswijze doorgeven

U kunt uw zienswijze op verschillende manieren doorgeven. U doet dit het snelst door het digitale formulier in te vullen.

Lukt het niet om de zienswijze door te geven met het digitale formulier? Geef uw zienswijze dan telefonisch door of in een brief. U kunt uw zienswijze niet in een e-mail of via het algemene contactformulier sturen. We nemen deze niet in behandeling.

Digitaal formulier

Geef uw zienswijze op tijd door met een digitaal formulier op rvo.nl/uov-wetnatuurbescherming. Dit kunt u doen tot uiterlijk zes weken na publicatie van dit besluit. U logt hierop in met DigId (als burger), of met eHerkenning niveau 2+ (als organisatie).

Telefonisch

U moet eerst een afspraak maken. Dit doet u door te bellen naar 088 042 42 42. Kies voor optie 1 en daarna voor optie 4.

Brief

U kunt uw zienswijze ook via de post naar ons sturen.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Zorg dat uw naam, adres en telefoonnummer in de brief staan. Noem in uw brief om welk ontwerpbesluit het gaat. En vertel of u het er wel of niet mee eens bent. Alleen dan kan uw zienswijze meegenomen worden in het nemen van het besluit.

Na uw zienswijze

Nadat u uw zienswijze heeft doorgegeven, krijgt u een ontvangstbevestiging. Alle zienswijzen worden meegenomen in het nemen van een definitief besluit. Als alle zienswijzen verwerkt zijn, krijgt u bericht dat er een Nota van Antwoord is opgesteld. Hierin zijn alle zienswijzen en de reacties daarop samengevoegd. Uw persoonlijke gegevens komen niet in deze nota te staan.