



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

ons kenmerk  
3052

behandeld door  
dr. J.F.M.M. Lembrechts

doorkiesnummer  
(030) 234 76 22

Aan het Adviescollege Stikstofproblematiek  
T.a.v. mw. C. de Rie

**Datum:** 28 november 2019  
**Onderwerp:** Significantie natuureffecten van stikstofemissies  
Schiphol

Geachte mevrouw De Rie,

Bij deze brief vindt u het antwoord op de vraag die het adviescollege via de heer J.J. de Graeff, plaatsvervangend voorzitter van de Commissie voor de m.e.r., op 7 november aan ons heeft voorgelegd. De vraag gaat over het al dan niet significant zijn van de effecten van de stikstofemissies van luchthaven Schiphol op beschermde soorten en/of gebieden.

Bij het beantwoorden van de vraag is gebruikgemaakt van de informatie en kennis die binnen het secretariaat van de Commissie beschikbaar is. Mocht het adviescollege nog vragen hebben over de bijgevoegde notitie, dan kunt u contact opnemen met de heren J. Lembrechts (030-2347622 / [jlembrechts@eia.nl](mailto:jlembrechts@eia.nl)) of G. Hoevenaars (030-2347648 / [ghoevenaars@eia.nl](mailto:ghoevenaars@eia.nl)).

De Commissie voor de m.e.r. is graag bereid de kennis van het secretariaat of van haar externe deskundigen beschikbaar te stellen voor het beantwoorden van eventuele verdere vragen over het omgaan met de stikstofproblematiek in Nederland.

Met vriendelijke groet,



drs. B.L. Loeven

Algemeen secretaris / Directeur



A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t (030) 2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiomer.nl](http://commissiomer.nl)

IBAN NL51RABO0394229738  
KvK-nr 41185216  
BTW-nr NL8004.015.42.B.01

---

## MEMO

---

Van Johan Lembrechts en Gijs Hoevenaars  
Aan Het Adviescollege Stikstofproblematiek t.a.v. Carla de Rie  
Datum 28 november 2019  
Onderwerp Significantie natuureffecten van stikstofemissies Schiphol

---

### Vraag Adviescollege

Een notitie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over 'luchtvaart en stikstof' bevat de volgende passage: ... *Het eerste luchthavenverkeerbesluit (LVB) voor Schiphol dateert van 26 november 2002. Op die datum is ook het eerste luchthavenindelingbesluit (LIB) voor Schiphol vastgesteld. Ten behoeve van beide besluiten is destijds een milieueffectrapport (m.e.r.) opgesteld. Beide besluiten zijn op 20 februari 2003 in werking getreden. Deze besluiten liggen vóór de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrictlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat in 2002 nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Bij besluit van 18 september 2008 (in werking getreden op 8 oktober 2008) is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gewijzigd. Ter voorbereiding op dit besluit is een m.e.r. opgesteld ("Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn", Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007). Ook hierbij zijn de natuurwaarden in beschouwing genomen. In de m.e.r. wordt geconcludeerd: "Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het m.e.r. 'Schiphol 2003', zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het m.e.r. 'Korte Termijn'. Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet"...*

Het Adviescollege legt aan de Commissie m.e.r. de vraag voor wat de onderbouwing is van de stelling dat er "geen significante effecten zijn op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet".

### Antwoord Secretariaat Commissie m.e.r.

De stelling is dat er geen significante effecten zijn omdat het korte termijn alternatief uit het MER van 2008 minder vliegtuigbewegingen<sup>1</sup> en vlieghoogtes laat zien dan het lange termijn alternatief van het MER uit 2002. Hier passen de volgende beschouwingen bij:

- Voor de bepaling of sprake is van significante effecten, is een vergelijking tussen alternatieven uit de respectievelijke milieueffectrapporten niet relevant. Wel relevant is welke begrenzing het LVB uit 2002 en 2008 stellen aan de emissies. Bovendien is relevant wat het bestaande gebruik van de luchthaven en daarmee de feitelijke emissie waren op het moment van inwerkingtreding van de natuurbeschermingsregelgeving (2004).
- De grenzen voor de emissies zijn gesteld in termen van hoeveelheid per ton vertrekkend vliegtuig. Dit betekent dat de totale emissie afhankelijk is van het totaal aantal ton, in casu vliegbewegingen en van de vlootsamenstelling. Het gaat dus niet om een absoluut maar om een relatief emissieplafond. Daarbij is van belang om op te merken dat een vergelijking van de cijfers over NOx/ton in de

---

<sup>1</sup> Het secretariaat van de Commissie wijst erop dat de stelling zich beperkt tot het vliegverkeer van en naar Schiphol. Alle daaraan verbonden activiteiten en de verkeersaantrekkende werking worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

handhavingsrapportage Schiphol uit 2004<sup>2</sup> en 2018<sup>3</sup> laat zien dat er amper afname is van de uitstoot per ton.<sup>4</sup>

- Cijfers van Schiphol Group<sup>5</sup> over vliegbewegingen op luchthaven Schiphol laten tussen 2004 en 2008 een stijging zien van 6% en tussen 2004 en 2018 een stijging van 24 %. In de regelgeving over Schiphol wordt de hoeveelheid vliegbewegingen niet begrensd.<sup>6</sup> Wel worden grenzen gesteld aan de totale omvang van de veiligheidsrisico's en de geluidhinder binnen een bepaald gebied, zoals aan het aantal woningen binnen de 58 dB<sub>Lden</sub>-contour. Daarnaast worden zowel in het besluit van 2002 als van 2008 grenzen gesteld aan de geluidbelasting op vaste punten rond de luchthaven, de zogenaamde handhavingspunten. De hoogte van de maximaal toegestane belasting op een aantal van deze handhavingspunten is in opeenvolgende LVB's gewijzigd, met als achtergrond dat telkens werd vastgesteld dat een deel van de in de Wet luchtvaart beoogde milieuruimte niet kon worden benut.<sup>7</sup> Als gevolg van deze wijzigingen is het aantal feitelijk mogelijke vliegbewegingen toegenomen ten opzichte van 2002.
- Een andere factor die het absolute emissieplafond bepaalt, is de vlootsamenstelling, omdat de emissie/ton verschilt per type motor-vliegtuigcombinatie. De vlootsamenstelling is niet vastgelegd maar wel te beïnvloeden door differentiatie van luchthaventarieven. De cijfers laten zien dat in de loop der jaren de toename als gevolg van de stijging van het aantal vliegbewegingen groter is dan de afname als gevolg van de wijziging van de samenstelling van de vloot.<sup>8</sup>
- Tot slot is voor de daadwerkelijke depositie op Natura 2000-gebieden ook van belang welke banen de vliegtuigen gebruiken, welke routes ze volgen en op welke hoogtes ze vliegen. De LVB's bevatten per baan en vliegrichting kaarten met de te gebruiken verkeerswegen en de minimale vlieghoogtes. Tot op heden is niet begrensd welk deel van de vloot op welke baan in welke richting vliegt. Wel mogen sommige banen/richtingen niet worden gebruikt gedurende de nacht en is een preferente gebruiksvolgorde bepaald. Dat betekent dat nu niet wordt gestuurd op de ruimtelijke verdeling van de depositie.

## Conclusie

Het secretariaat van de Commissie constateert dat de stelling dat geen sprake is van significante effecten niet afdoende is onderbouwd. Het secretariaat ziet eerder redenen voor het tegendeel. Allereerst is de feitelijke emissie als gevolg van de luchtvaart op Schiphol sinds 2004 (de inwerkingtreding van de natuurbeschermingsregelgeving) toegenomen. Daar komt bij dat de beperkingen die het LVB uit 2002 aan de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen stelde, in de loop van de tijd zijn weggenomen, waardoor binnen de bepalingen van het LVB meer vliegtuigbewegingen konden worden gerealiseerd.

<sup>2</sup> [Handhavingsrapportage Schiphol 2004](#) van 23 december 2004.

<sup>3</sup> [Evaluatie gebruikspggnose Schiphol 2018](#) van 8 maart 2019.

<sup>4</sup> Zie hiervoor ook blz. 30 in: [De Staat van Schiphol 2018](#), ILT, december 2018.

<sup>5</sup> [Maandelijkse Verkeer- en Vervoercijfers 1992 - heden](#) van Schiphol Group.

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 2, 'Achtergronden' uit de nota van toelichting bij het LVB 2002 ("Thans is de gedachtegang kort gezegd dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen geen bescherming moet bieden tegen aantallen vliegtuigen, passagiers of tonnen vracht, maar tegen de gevolgen van het daarmee samenhangende vliegverkeer. Het beleid van de overheid moet op de eerste plaats gericht zijn op het vaststellen van goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De overheid moet een regime creëren waarbij de luchtvaartsector, binnen de gestelde grenzen, de ruimte krijgt om het groeipotentieel te ontwikkelen.")

<sup>7</sup> Zie hiervoor de nota van toelichting bij het LVB 2008, waarin wordt gesteld: "Daardoor blijkt Schiphol in de praktijk al bij een jaarvolume van circa 425.000 vliegtuigbewegingen tegen de gestelde grenzen van het LVB aan te lopen, terwijl bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met ruim 500.000 vliegtuigbewegingen. Zonder wijziging van het LVB is de verwachte verdere ontwikkeling van het luchtverkeer op Schiphol niet mogelijk." Door wijzigen van de grenswaarde in handhavingspunten "...kan Schiphol zich verder ontwikkelen, waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis mogelijk zijn".

<sup>8</sup> Zie blz. 31 in: [De Staat van Schiphol 2018](#), ILT, december 2018.