

**Van:** 10.2.e ) - BSK  
**Aan:** 10.2.e ) - DGLM; 10.2.e ) - BSK  
**Cc:** 10.2.e ) - DGB; Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** Dossier stikstof; tbv AO  
**Datum:** maandag 9 december 2019 11:53:44  
**Bijlagen:** [Redeneerlijn luchtvaart tbv AO 12-12-2019.docx](#)

---

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

Hierbij luchtvaart Q en A's.

Met vriendelijke groet,  
10.2.e

**Van:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK; 10.2.e ) - DGB; [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Cc:** 10.2.e ) - BSK  
**Onderwerp:** RE: dossier stikstof  
**Datum:** maandag 9 december 2019 11:51:51

---

Geen aanvullingen mijnerzijds

Maar graag wel wat info: welk AO betreft het en zit onze M daarbij?

Verzonden met BlackBerry Work  
 (www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 09 dec. 2019 9:59 AM  
**Aan:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB  
 10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: dossier stikstof

Ha 10.2.e en Rene

Ik heb de volgende aanvulling op het stikstofdossier op het AO.  
 Jullie nog aanvullingen?

**Vraag:**  
**Klopt het dat SATL weer een fout heeft ontdekt in de MER?**  
**Antwoord:**

11.1

11.1

11.1

11.1

**Vraag:**  
**Past het openen van Lelystad Airport in het strengere stikstofbeleid?**  
**Antwoord:**

11.1

11.1

11.1

11,1

**Past het openen van Schiphol Airport in het strengere stikstofbeleid?**  
**Antwoord:**

11.1

11.1

11.1

11.1

---

**From:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Date:** Friday, 06 Dec 2019, 12:28 PM  
**To:** 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Cc:** 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB  
10.2.e @minienw.nl, 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>  
**Subject:** dossier stikstof

Hoi 10.2.e ,  
Hierbij het eerdere dossier dat je kan gebruiken. Voor LA en Schiphol kan 10.2.e je helpen. Hij heeft redeneerlijn en qa's gemaakt voor behandeling speedwet.  
Op laatste ontwikkelingen LA heb ik geen zicht dus graag via akkoord Rene aanleveren bij 10.2.e .

Grt 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** donderdag 14 november 2019 08:40  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGRW <10.2.e @minienw.nl>; Vrugt, R. (Rene) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ,

10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - DGMo  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e ) - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)  
10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ,  
10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMI  
10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e ) - DGMo-WV 10.2.e @minienw.nl>; Clabbers,  
R.W.C. (Ruth) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO  
10.2.e @minienw.nl>; Burg, C. van der (Kees) - DGMo <10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: plenair debat Stikstof as. donderdag

**Urgentie:** Hoog

Collega's,

Een laatste mail vanochtend, met relevante stukken bij elkaar:

- Bijgaand meest recente dossier
- Overzicht collega's die paraat staan/meehelpen
- Kamerbrief
- Schriftelijke vragen met antwoorden van gisteravond
- Aanvullende QandA's nav sondering

Succes straks en dank ☺

Groet,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e ) - DGMo

**Verzonden:** woensdag 13 november 2019 17:31

**Aan:** 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
- HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>;  
10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - DGB  
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGRW  
10.2.e @minienw.nl>; Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB  
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMo  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e  
(WVL) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e (CD) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e  
(CD) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - DGMo  
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e ) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (WVL)  
10.2.e @rws.nl>; 10.2.e BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
- DBO <10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e ) - DGMo-WV <10.2.e @minienw.nl>; Clabbers,  
R.W.C. (Ruth) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO  
10.2.e @minienw.nl>; Burg, C. van der (Kees) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>



**Onderwerp:** RE: plenair debat Stikstof as. donderdag

Allen,

Bijgaand het bestand dat ondertussen de lijn in gegaan, maar omdat er tot op het laatste moment nog bijdragen zijn gekomen en de schriftelijke vragen wellicht nog tot nieuwe zaken leiden, pas ik parallel mogelijk nog eea aan. Van een deel van jullie heb ik vanmiddag geen input meer ontvangen, wat ertoe geleid heeft dat ik de betreffende verouderde QandA's verwijderd heb.

- In de bijlage het overzicht van collega's waar we morgen gedurende het debat op rekenen, hetzij in Kamer, hetzij aan de Rijnstraat of telefonisch. GRAAG AJB EVEN CHECKEN! Ook als je een collega mist.
- Het debat begint om **10.35 uur**.

**Met betrekking tot de beantwoording van vragen:**

- Gebruik het format in de bijlage!
- Houd je aan de max van 3 bullits voor de antwoorden per vraag
- Géén aanhalingstekens, streepjes, voetnoten of anderszins in de antwoorden: houd het kort en zorg ervoor dat het goed leesbaar is voor M
- Bij het niet weten van een antwoord: niet gokken. Niet weten = niet weten.

**Voor de collega's in de ambtenarenkamer:**

- We zitten in de Marcus Bakkerzaal
- We nemen het hoofddossier in hardcopy mee
- IPS schrijft mee met de vragen en zet de vragen voor IenW uit bij ondergetekende
- Ik zet de vragen door naar de relevante collega, in kamer of aan Rijnstraat
- Antwoorden niet oppotten, maar zo snel mogelijk doorzetten naar mij en 10.2.e

**Voor de collega's aan de Rijnstraat:**

- Jullie zitten in **de MAASZAAL**, op de 11e. Daar is een scherm aanwezig en kan er dus centraal meegeluisterd worden.
- 10.2.e doet de coördinatie aan de Rijnstraat; ik benader hem voor vragen en verwacht via hem de antwoorden terug.
- Graag zelf het dossier printen en meenemen (ik zou even wachten tot morgenochtend)

**Voor de collega's op de bellijst:**

- We rekenen erop dat jullie ook echt aanbelbaar zijn; heel fijn als eventuele vragen snel beantwoord kunnen worden.

Alvast veel dank aan een ieder die aan de voorkant bijgedragen heeft en/of morgen meehelpt/paraat staat!

Mocht ik iets in alle hectiek vergeten zijn: bel dan ajb even!

Groet,  
10.2.e

**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** 10.2.e )- DGB; Vrugt, R. (Rene) - DGB; Ent, R. van der (René) - BSK; 10.2.e )- DGB; 10.2.e )- DBO; 10.2.e )- DGB; 10.2.e )- BSK; 10.2.e )- HBJZ; 10.2.e )- BSK; 10.2.e )- DGB; 10.2.e )- DGB; 10.2.e )- DGB  
**Onderwerp:** RE: Verslag (strategiesessie en top 3 issues  
**Datum:** maandag 9 december 2019 11:44:46

---

Hoi allemaal,

Ik heb van niemand (!) een reactie op onderstaande gekregen. Betekent dit dat voor jullie geen behoefte is aan een gezamenlijke agenda activiteiten stikstof?

11.1

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

= document 413

= document 413



Groeten, 10.2.e

**Van:** 10.2.e <10.2.e @minbzk.nl>

**Verzonden:** donderdag 5 december 2019 15:58

**Aan:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
<10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e @minezk.nl'; 10.2.e - BSK  
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e  
<10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e <10.2.e @minbzk.nl>; 10.2.e  
<10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e <10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e  
- DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (IRF/OLE)  
<10.2.e @minfin.nl>; 10.2.e @ipo.nl'; 10.2.e @mindef.nl; 10.2.e  
<10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e <10.2.e @minlnv.nl>; 10.2.e  
<10.2.e @minezk.nl>; 10.2.e <10.2.e @minezk.nl>;  
10.2.e <10.2.e @minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: bronmaatregelen

Hoi,

Ik was er niet bij dus heb het alleen van horen zeggen... Bijgesloten de memo die voorlag. Wel was 10.2.e aanwezig van PBL.

Het ging niet alleen over bronmaatregelen, maar ook over constructieve aanpak, gebiedsgerichte aanpak, drempelwaarde en samenlopen urgenda en stikstof.

11.1

Hier onder nog aantekeningen van Vera Pieterman van het overleg:

- 11.1
- 11.1
- 11.1
- 11.1

De vragen over de lijst met bronmaatregelen:

- 11.1
- 11.1
- 11.1
- 11.1
- 11.1

- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]

////////////////////////////////////

10.2.e [redacted]

Ministerie van Binnenlandse Zaken

M 10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]@minbzk.nl

////////////////////////////////////

**Van:** 10.2.e [redacted] - DGB <10.2.e [redacted]@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 5 december 2019 14:53

**Aan:** 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minbzk.nl>; 10.2.e [redacted]@minezk.nl'; 10.2.e [redacted] - BSK  
 <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted] - DGB <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minbzk.nl>; 10.2.e [redacted] 10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted] - DGB  
 <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted] (IRF/OLE) <10.2.e [redacted]@minfin.nl>;  
 10.2.e [redacted]@ipo.nl'; 10.2.e [redacted]@mindef.nl; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minezk.nl>;  
 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: bronmaatregelen

Dank. Koppelen jullie ook terug wat vanochtend in extra DGoverleg bronmaatregelen is besproken/besloten? Hoe gaan we verder?

Grt 10.2.e [redacted]

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>

**Datum:** donderdag 05 dec. 2019 9:43 AM

**Aan:** 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minbzk.nl>; 10.2.e [redacted]@minezk.nl'  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted] - BSK <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted]  
 - DGB <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minbzk.nl>;  
 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minlnv.nl>; 10.2.e [redacted]  
 <10.2.e [redacted]@minezk.nl>; 10.2.e [redacted] - DGB <10.2.e [redacted]@minienw.nl>; 10.2.e [redacted]  
 (IRF/OLE) <10.2.e [redacted]@minfin.nl>; 10.2.e [redacted]@ipo.nl' <10.2.e [redacted]@ipo.nl>;  
 10.2.e [redacted]@mindef.nl <10.2.e [redacted]@mindef.nl>; 10.2.e [redacted] <10.2.e [redacted]@minezk.nl>;

10.2.e <10.2.e @minlnv.nl>, 10.2.e  
<10.2.e @minezk.nl>, 10.2.e <10.2.e @minezk.nl>, 10.2.e  
<10.2.e @minezk.nl>  
**Onderwerp:** FW: bronmaatregelen

Beste allen,

In verband met de onzekerheid over of wel of niet mailtjes verstuurd zijn stuur ik alsnog de volgens mij meest recente versie van doorrekenresultaten van PBL naar jullie toe. Mocht ik meer info hebben dan krijgen jullie dit vanzelfsprekend.

Groet,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e @pbl.nl>  
**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 14:03  
**Aan:** 10.2.e <10.2.e @minbzk.nl>  
**Onderwerp:** bronmaatregelen

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....  
**Sector Water, Landbouw en Voedsel**  
**Planbureau voor de Leefomgeving**  
Postbus 30314 | 2500 GH Den Haag  
(bezoekadres: Bezuidenhoutseweg 30 | 2594 AV Den Haag)

.....  
M 10.2.e | T 070 - 3288 700 (algemeen)  
E 10.2.e @pbl.nl | I [www.pbl.nl](http://www.pbl.nl)



---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.

De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.





**Van:** 10.2.e - DGLM  
**Aan:** 10.2.e@minaz.nl; 10.2.e @minbuza.nl; 10.2.e ; Appelman, Maria;  
 10.2.e @mindef.nl; 10.2.e @minez.nl; 10.2.e (FIN/AL); Secretariaat Directie Luchtvaart;  
 Vrugt, R. (Rene) - DGB; 10.2.e - DGMI; 10.2.e - BSK;  
 10.2.e @minjenv.nl; 10.2.e @mininv.nl; 10.2.e @nctv.minven.nl; Bergenhenegouwen, J.  
 van (Jeroen) - BSK  
**Cc:** 10.2.e@minaz.nl; 10.2.e ; 10.2.e @mindef.nl; 10.2.e@mindef.nl; 10.2.e ;  
 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e (FIN/DEELN); 10.2.e -  
 DBO; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB;  
 10.2.e - DGB; 10.2.e@minven.nl; 10.2.e - DGMI; 10.2.e  
 - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - CEND-SKI; 10.2.e ; 10.2.e  
 ; 10.2.e  
**Onderwerp:** Verslag interdepartementaal directeurenoverleg 21 november  
**Datum:** donderdag 5 december 2019 11:03:24  
**Bijlagen:** [Verslag directeurenoverleg Schiphol 21-11-2019.DOCX](#)

---

Goedemorgen leden van het interdepartementale directeurenoverleg,

In de bijlage treffen jullie het verslag van het afgelopen overleg.  
Eventuele opmerkingen en aanvullingen hoor ik graag.

Alvast een hele fijne pakjesavond toegewenst!

Vriendelijk groet,

10.2.e

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Luchtvaart | Project Schiphol

.....  
M 10.2.e

10.2.e @minienw.nl  
.....

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

M 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

**Datum**

5 december 2019

# agenda

Betreft	Interdepartementaal directeurenoverleg Luchtvaart
Vergaderdatum	21 november 2019
Vergadertijd	15:00 – 16:30 uur
Vergaderplaats	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat-X.402
Aanwezig	10.2.e (EZK), 10.2.e (DEF), Jaco Stremler (IenW), 10.2.e (IenW), René Vrugt (IenW), 10.2.e (IenW), 10.2.e (Fin), 10.2.e (IenW), 10.2.e (BZK Wonen), 10.2.e (BZK ruimte), Jeroen van Bergenhenegouwen (IenW), 10.2.e (JenV), 10.2.e, 10.2.e (verslag)

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

## 2. Vaststellen verslag vorig overleg

Geen vragen en/of opmerkingen voor het verslag, verslag wordt vastgesteld.

## 3. Concept Nota van Antwoord op zienswijzen NRD Luchtruimherziening

Luchtruimherziening werkt aan de Nota van Antwoord voor de NRD die begin september is gepubliceerd. Ter ondersteuning van de besluitvorming over de indeling van het luchtruim is besloten een plan MER op te stellen. Het ministerie van IenW en ministerie van Defensie hebben als start daarvoor de NRD van 10 september tot en met 7 oktober 2019 ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kon eenieder een zienswijze indienen. Op de NRD zijn 180 zienswijzen binnengekomen.

Volgens planning gaat in december de volgende Voortgangsbrief Luchtruimherziening richting de Kamer. Bedoeling is de NvA ook op dat moment te publiceren.

#### Reacties en acties:

- 11.1 [redacted] .
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted] ?
- 11.1 [redacted] .

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart

Bovenstaande punten worden zo goed mogelijk verwerkt. Inzet van deze verkenningsfase is om alle informatie op tafel te krijgen zodat we in 2020 een zo compleet mogelijk besluit kunnen nemen. Lokale ruimtelijke effecten kunnen in deze fase nog niet worden bepaald. Wel zal een globale doorkijk worden gedaan voor geluid in de vorm van een 'footprint'.

#### **4. CFEZIL stukken Luchtvaartnota**

De besproken punten tijdens het vorige directeurenoverleg zijn meegenomen in de verwerking van de nota. Aanstaaende maandag wordt de complete Luchtvaartnota uiterlijk gedeeld. Specifiek vraag 10.2.e de departementen mee te denken over de te formuleren opties – waar aan de hand de politiek een beslissing kan maken – rondom het financiële plaatje.

#### Acties en opmerkingen:

- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]

#### *Acties en opmerkingen – beslisnota 2:*

- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]

- 11.1 [redacted] ?
- 11.1 [redacted] .
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]
- 11.1 [redacted]

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart

11.1 [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]. De ontvangen feedback is genoteerd en wordt meegenomen in de laatste verwerking van de stukken.

De grote lijn voor de Luchtvaartnota leggen we nu tijdens de verschillende portalen voor, de ontvangen feedback op de financiële paragraaf is genoteerd en na de vaststelling van de hoofdlijnen wordt hier in overleg verder invulling aan gegeven. Het streven om de stukken te bespreken tijdens de CFEZIL van volgende week blijft staan, een vervolg tijdens de CFEZIL van januari met nog een stap in de uitwerking kan een alternatief zijn.

## 5. CFEZIL stukken ontwikkeling Schiphol middellange termijn

Tijdens het overleg zijn we niet meer toegekomen aan de CFEZIL stukken van Schiphol. Mocht er op de inhoud feedback zijn kan dit rechtstreeks met Jeroen van Bergenhenegouwen gedeeld worden.

## 6. Rondvraag en afsluiting

11.1 [redacted]. Er zijn richtlijnen voor wanneer iets officieel een adviescommissie wordt. IenW geeft aan dat er contact is met DGOO en betrokken wordt bij de verdere invulling van de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart.

**Van:** [Ent. R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Aan:** [10.2.e](#) - BSK; [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#); [10.2.e](#) - DGB  
**Onderwerp:** luchtvaartemissievragen  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 23:34:18  
**Bijlagen:** [luchtvaartemissievragen.docx](#)

---

Collega's

Bijgaand paar vragen nav memo RIVM. [11.1](#)

- [11.1](#)

- [11.1](#)

**Van:** 10.2.e ) - BSK  
**Aan:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB; Ent, R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Onderwerp:** FW: RIVM Cie Remkes Luchtvaart .pptx  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 22:51:53  
**Bijlagen:** [RIVM Cie Remkes Luchtvaart .pptx](#)

---

Zie hierbij wat ik van RiVM kreeg.

11.1

Vriendelijke groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @rivm.nl>  
**Datum:** dinsdag 03 dec. 2019 5:34 PM  
**Aan:** Kees van Luijk 10.2.e @rivm.nl>, 10.2.e @rivm.nl>, 10.2.e @rivm.nl>, Margreet van Zanten 10.2.e @rivm.nl>  
**Kopie:** 10.2.e @rivm.nl>, 10.2.e ) - BSK  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RIVM Cie Remkes Luchtvaart .pptx

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.  
[www.rivm.nl](http://www.rivm.nl) De zorg voor morgen begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.  
[www.rivm.nl/en](http://www.rivm.nl/en) Committed to *health and sustainability*

**Van:** [Ent, R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Aan:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Onderwerp:** RE: Luchtvaart en stikstof  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 15:47:00

Ik heb factsheet (bijna) gereed met rutger. 11.1

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e@minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 03 dec. 2019 2:54 PM  
**Aan:** <10.2.e> - DBO <10.2.e@minienw.nl>  
**Kopie:** <10.2.e> - DBO <10.2.e@minienw.nl>, Ent, R. van der (René) - BSK  
 <10.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Luchtvaart en stikstof

10.2.e,

11.1. Morgenochtend zijn V.d. Ent en ik aanwezig bij de expertmeeting van de commissie Remkes met alle instituten: RIVM, NLR, TNO, KNMI. Elk instituut geeft daarbij een presentatie. 11.1

Rene

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** <10.2.e> - DBO <10.2.e@minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 03 dec. 2019 1:07 PM  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e@minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB  
 <10.2.e@minienw.nl>  
**Kopie:** <10.2.e> - DBO <10.2.e@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Luchtvaart en stikstof

Zouden jullie vanmiddag voor 16 uur willen reageren hierop? De minister wil deze info hebben.

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** <10.2.e> - DBO <10.2.e@minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 26 nov. 2019 10:42 PM  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e@minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB

<10.2.e @minienw.nl>

Kopie: 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Luchtvaart en stikstof

Ha Rene^2,

hebben jullie een overzichtelijk factsheet van de luchtvaart irt stikstof? 11.1

[Redacted content]

Groet!

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)



**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK; 10.2.e ) - BSK; 10.2.e ) - HBJZ; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGB  
**Cc:** Ent. R. van der (René) - BSK  
**Onderwerp:** FW: Terugkoppeling ochtendoverleg  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 13:35:39  
**Bijlagen:** [Ochtendoverleg 3 december.docx](#)

Zie terugk uit ochtendoverleg. Ruimte bronmaatregelen december iig voor meldingen.

**Van:** 10.2.e ) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 3 december 2019 13:14  
**Aan:** Burg, C. van der (Kees) - DGMO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e )  
 10.2.e @rws.nl>; Blom, Michèle (BS) <10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) -  
 DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO 10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (BS) 10.2.e @rws.nl>;  
 10.2.e ) - DGMO-WV <10.2.e @minienw.nl>; Clabbers,  
 R.W.C. (Ruth) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>; Beentjes, H.J. (Hillie) - BSK 10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGRW 10.2.e @minienw.nl>; Dronkers, J.H.  
 (Jan-Hendrik) - DBO <10.2.e @minienw.nl>; Vrugt, R. (Rene) - DGB  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB 10.2.e @minienw.nl>; Aarnink,  
 W.H.B. (Wino) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; Dekker, H. (Heleen) - HBJZ  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DCO  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DCO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
 - DCO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGRW  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - HBJZ  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DGMO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB 10.2.e  
 @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMI 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
 DGRW <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Terugkoppeling ochtendoverleg

Bijgaand!

Groet,  
10.2.g

**Van:** 10.2.e ) - BSK  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK  
**Onderwerp:** FW: voortgangsrapport 2, met factuurvoorstel  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 13:29:53  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[BG8769-RHD-ZX-NT-Z-0002 voortgangsbericht 2.docx](#)

---

Vriendelijke groet,

10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @rhdhv.com>  
**Datum:** donderdag 21 nov. 2019 3:08 PM  
**Aan:** 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e 10.2.g @rhdhv.com>, 10.2.e <10.2.e @rhdhv.com>,  
10.2.e <10.2.e @rhdhv.com>  
**Onderwerp:** voortgangsrapport 2, met factuurvoorstel

Beste 10.2.e ,

Hierbij ontvang je het tweede voortgangsrapport voor het project Ecologische beoordeling Lelystad Airport.

11.1

11.1

?

Heb je naar aanleiding hiervan vragen, bel dan gerust.

Groeten,

10.2.e

10.2.e

**T** +31 88 348 67 67 | **M** +31 10.2.e | **E** 10.2.e @rhdhv.com | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)  
Haskoning Nederland B.V., onderdeel van **Royal HaskoningDHV** | Postbus 151, 6500 AD Nijmegen, Jonkerbosplein 52,  
6534 AB Nijmegen, Nederland



Ben jij een pragmatisch en deskundig Ecoloog? Dan zijn wij op zoek naar jou!

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Water

Aan: 10.2.e  
Van: 10.2.e  
Datum: Thursday, 21 November 2019  
Kopie:  
Ons kenmerk: BG8769-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0002  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Ecologische beoordeling stikstof Lelystad Airport  
Voortgangsbericht 2**

Beste 10.2.e ,

Hierbij ontvang je het tweede voortgangsbericht van het project Ecologische beoordeling stikstof Lelystad Airport. Dit voortgangsbericht kijkt terug op de afgelopen periode (week 43 tot en met met 47) en blikkt vooruit op de komende periode (week 48 tot en met 52).



### Wat hebben we de afgelopen periode gedaan?

#### Quickscan:

- ✓ Interne toets juistheid verzamelde en verwerkte informatie Natura2000-gebieden en habitattypen;
- ✓ Afronden effectbeoordeling Natura2000-gebieden en instandhoudingsdoelstellingen;
- ✓ Verkennen oplossingen voor mitigatie / salderen;
- ✓ Berekenen areaalverlies en compensatieopgave en verkennen haalbaarheid compensatie;
- ✓ Beschouwen omgaan met cumulatie;
- ✓ Skype meeting voortgangsoverleg (29 oktober);
- ✓ Opleveren concept Notitie Quickscan (8 november);
- ✓ Opleveren Totaaltabel rekenresultaten en analyse (8 november);
- ✓ Overleg resultaten quickscan en aanpak fase 2 (11 november);
- ✓ Opleveren Notitie Tussenstap nav overleg 11 november (18 november);
- ✓ Opleveren Notitie Eerste verkenning saldering Lelystad Airport (20 november);
- ✓ Telefonisch afstemming over vervolg (20 -21 november).

### Wat gaan we de komende periode doen?

- Opnemen kaartmateriaal in definitieve rapportage Quickscan en toevoegen notitie Advies Afbakening als bijlage;
- Opleveren definitief rapport Quickscan;
- Verder uitwerken verkenning mitigatie door extern salderen (obv melkveebedrijven) tot een landsdekkend beeld;
- Overleg over vervolg van de ecologische beoordeling (met Lelystad en Schiphol, nog in te plannen);
- Indien gewenst overleg met bevoegd gezag bijwonen;
- In beeld brengen aanpak, werkzaamheden, tijdpad en kosten voor vervolg ecologische beoordeling en extern salderen.

## Planning

De definitieve rapportage van de Quicksan verwachten we in week 48 op te kunnen leveren. Naar aanleiding van de resultaten van de quickscan verlegt de scope zich op dit moment naar het verkennen en uitwerken van de externe saldering. 11.1

## Financien

In de tabel op de volgende bladzijde is aangegeven wat de voortgang van het project is. Groen gemarkeerd betekent uitgevoerd en opgeleverd. Geel betekent in uitvoering. De niet gemarkeerde delen zijn nog uit te voeren. In de laatste kolom is aangegeven welke producten concreet zijn opgeleverd op welke datum / in welke periode.

## Facturen

Zoals reeds eerder gecommuniceerd zouden wij graag een factuur indienen. 10.2.g

10.2.g

10.2.g

(Deel)product	Aantal	10.2.g	10.2.g	Datum / periode Opgeleverd product
<b>1 Advies afbakening</b>				
Opstellen concept notitie Advies afbakening	1	10.2.g	10.2.g	10 oktober BG8769-RHD-ZZ-NT-Z-0001_notitie Afbakening Lelystad Airport
Overleg met opdrachtgever	1	10.2.g	10.2.g	14 oktober BG8769-RHD-ZZ-AG-0001 agenda expertsessie Afbakenening Lelystad Airport BG8769-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001 voortgangsbericht 1
Opleveren definitieve notitie Advies afbakening	1	10.2.g	10.2.g	23 oktober BG8769_WATNT1910231152_notitie Afbakening Lelystad Airport F2.0
<b>2. Quicksan effecten en oplossingen</b>				
Verzamelen gegevens, verwerken en doorvoeren in transitietabellen	1	10.2.g	10.2.g	september – oktober
Effectbeoordeling en bepalen compensatieopgave	1	10.2.g	10.2.g	september – oktober
Verkenning oplossingsrichtingen mitigatie, compensatie en cumulatie	1	10.2.g	10.2.g	oktober - november
Opleveren concept notitie	1	10.2.g	10.2.g	8 november BG8769_R20191108_MinI&W_QuickScanEcologischeEffectbeoordelingLelystadAirport_WATRP1911081032 concept
Overleg met opdrachtgever	1	10.2.g	10.2.g	11 november BG8769 WATNT1911181242 notitie tussenstap
Opleveren definitieve notitie	1	10.2.g	10.2.g	Op basis van de gemaakte afspraken, vastgelegd in de 'notitie tussenstap'
<b>3. Ecologische beoordeling, integraal</b>				
Passende beoordeling voor 1 Natura2000 gebied met gemiddeld 6 habitattypen/leefgebieden.	1	10.2.g	10.2.g	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Klaarzetten nieuwe AERIUS berekeningen</li> <li>Analyse en effectbeoordeling zonder mitigatie</li> <li>Analyse en effectbeoordeling met mitigatie</li> <li>Uitwerken cumulatie</li> <li>Bepalen sleutelfactoren</li> <li>Algemene beschrijving N2000 gebied, habitattypen/soorten/leefgebieden, instandhoudingsdoelstellingen</li> <li>Opleveren concept rapport</li> <li>Overleg met OG</li> <li>Opleveren definitief concept rapport + verwerken reacties</li> <li>Opleveren definitief rapport</li> </ul>				
<b>4. Onderzoek mogelijkheden mitigatie</b>				
Overleg met opdrachtgever ter verkenning en afbakening, inclusief voor- en nabereiding	1	10.2.g	10.2.g	11-19 november Op basis van de gemaakte afspraken, vastgelegd in de notitie 'tussenstap' BG8769WATNT1911201638 Notitie eerste verkenning saldering stikstof Lelystad Airport
Samenwerkdagen RHDHV-OG-RIVM	2	10.2.g	10.2.g	
<b>5. Onderzoek mogelijkheden compensatie</b>				
Berekening areaalverlies en compensatieopgave met SEM	1	10.2.g	10.2.g	8 november BG8769 Totaaltabel Rekenresultaten en Analyse N2000-gebieden quickscan 20191108
Verkenning potentieel geschikte locaties en opstellen onderbouwing geschiktheid, zekerheid en ontwikkelingstijd voor 1 Natura2000 gebied met gemiddeld 6 habitattypen	1	10.2.g	10.2.g	
Subtotaal 1.			10.2.g	100%
Subtotaal 2.			10.2.g	96%
Subtotaal 3.			10.2.g	
Subtotaal 4.			10.2.g	
Subtotaal 5.			10.2.g	61%
Totaal exclusief BTW			10.2.g	

### Contract

Wij wijzen u erop dat de opdrachtbrief vermeldt dat de opdracht op 1 november 2019 moet zijn afgerond. Het is wenselijk de overeenkomst te verlengen.

### Scopewijziging

Ten opzichte van de oorspronkelijke opdracht zien wij ons geconfronteerd met extra inspanning door:

- a. de inzet van 10.2.e voor het advies over de afbakening;
- b. de inspanning voor 130 in plaats van 100 N2000-gebieden;
- c. het opstellen van kaartmateriaal in het rapport van de Quicksan en integreren van de notitie Advies Afbakening daarin;
- d. overleg en methode ontwikkeling ten aanzien van de aanpak van de ecologische beoordeling in fase 2 nu blijkt dat 117 N2000-gebieden nader beoordeeld zouden moeten worden;
- e. het uitvoeren van een eerste vingeroefening met extern salderen;
- f. en vervolgens doorrekenen aan externe saldering met stikstofbronnen op verschillende locatie om uiteindelijk de volledige stikstofdepositie veroorzaakt door Lelystad Airport op hexagoon niveau terug te brengen tot <0,00 mol/ha/jaar;
- g. extra inzet van projectmanager voor afstemming en overleg.

Daarentegen hebben we de ecologische beoordeling in de quickscan iets sneller kunnen doen dan voorzien door slimme inzet van capaciteit. 11.1

11.1

### Team

Er zijn op dit moment geen wijzigingen in het projectteam.

### Digitaal Informatie beheer

I&W heeft een externe samenwerkingsfunctionaliteit (e-SWF) beschikbaar gesteld. Documenten die wij aan de opdrachtgever opleveren, plaatsen wij op deze SWF.

### Aandachtspunten

11.1

**Van:** 10.2.e ) - DGB  
**Aan:** Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** RE: Speedwet stikstof TK-behandeling deadline 12:00 uur  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 12:22:09

---

Begin januari?

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

---

**Van:** Vrugt, R. (Rene) - DGB 10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 03 dec. 2019 11:33 AM  
**Aan:** 10.2.e ) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - BSK  
 10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - DBO  
 <10.2.e s@minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) -  
 DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e  
 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - HBJZ  
 10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Speedwet stikstof TK-behandeling deadline 12:00 uur

Collega's,

11.1

[Redacted]

Rene

11.1

[Redacted]

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e ) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 03 dec. 2019 11:21 AM  
**Aan:** 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - DBO  
 <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) -  
 DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e  
 ) - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - HBJZ  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Speedwet stikstof TK-behandeling deadline 12:00 uur

Beste 10.2.e

Hierbij tref je aan de met DGLM afgestemde redeneerlijn luchtvaart en de QenA's.



Gr,

10.2.e

Vraagsteller:	Fractie: GroenLinks
Vraag: <b>Wordt de openstelling van Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart of uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol beschouwd als een "andere handeling" of als een project?</b>	
Voorstel	10.2.e
•	11.1
•	11.1
Antwoord:	
11.1	-

Vraagsteller:	Fractie: 50-plus
Vraag: <b>Wordt de openstelling van Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart beschouwd als een "andere handeling" of als een project? Wordt de uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol, of andere luchthavens, beschouwd als een "andere handeling" of als een project? Wanneer één van beiden (of allebei) een "andere handeling" is, wat is dan de consequentie van het schrappen van deze term? Wat is de consequentie van het schrappen van "andere handelingen" voor regionale luchthavens?</b>	
Antwoord:	
Voorstel	10.2.e
•	11.1
•	11.1
•	11.1

= document 408

= document 408

**Van:** 10.2.g ) - DGLM  
**Aan:** [Bergenhengouwen, J. van \(Jeroen\) - BSK](#)  
**Cc:** 10.2.e ) - DGMI; [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#); 10.2.g ) - DGMI; 10.2.g ) - DGB; 10.2.g ) - DGB; 10.2.g ) - DGLM  
**Onderwerp:** HPE Records Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2019/12706 : Procesbrief luchtvaartdossiers  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 12:12:16  
**Bijlagen:** [Procesbrief luchtvaartdossiers.tr5](#)  
[IENW BSK-2019 255126 Beslisnota M thv Kamerbrief proces luchtvaartdossiers 03122019.DOCX](#)  
[29112019 - Proces luchtvaartdossiers.docx](#)

---

Ha Jeroen,

Bijgevoegd vind je een beslisnota voor M en kamerbrief over mogelijk uitstel van stukken LVN en Schiphol.  
 11.1 .

10.2.e gaf aan dit straks graag in het in het PO te bespreken. Aandachtspunt daarbij is dat het verzoek van de TK-Cie IenW om de Kamer te informeren tav LVB-1/LVB-2/Wegvallen PAS een deadline had van 29 november (afgelopen vrijdag).

Groet,  
 10.2.g

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer : RONDZENDMAP-2019/12706  
 Titel : Procesbrief luchtvaartdossiers

**Van:** 10:2.e ) - BSK  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK; Vrugt, R. (Rene) - DGB; 10:2.e ) - BSK  
**Cc:** 10:2.e ) - DGB  
**Onderwerp:** FW: Luchtvaartemissievragen cie Remkes RIVM  
**Datum:** dinsdag 3 december 2019 08:53:30  
**Bijlagen:** [luchtvaartemissievragen.docx](#)

---

Collega's,

Hierbij de bijdrage van het RIVM.

11.1

R.

11.1

Groet,

10:2.e

---

**Van:** 10:2.e @rivm.nl>

**Verzonden:** maandag 2 december 2019 10:23

**Aan:** 10:2.e ) - BSK 10:2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Luchtvaartemissievragen cie Remkes RIVM

10:2.e

Dit hebben we vrijdag naar de cie Remkes verstuurd.

Er komt nog wel een nazending met o.a. een kaartje met de bijdrage vanuit luchtvaart per N2000 gebied

Vriendelijke groet,

10:2.e

-----  
RIVM, MIL/DMO

T 030 10:2.e , M 06 10:2.e , [www.aerius.nl](http://www.aerius.nl)

---

**From:** 10:2.e @rivm.nl>

**Sent:** vrijdag 29 november 2019 13:00

**To:** 'Adviescollege Stikstofproblematiek' <[adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)>;

10:2.e @lysiasadvies.nl>

**Cc:** 10:2.e @rivm.nl>; 10:2.e @rivm.nl>; 10:2.e @rivm.nl>; 10:2.e @rivm.nl>; 10:2.e @rivm.nl>

**Subject:** Luchtvaartemissievragen cie Remkes RIVM

Beste 10:2.e ,

Bij deze de notitie, hopelijk nog op tijd om door te zetten.

Helaas hebben we onvoldoende tijd gehad om vraag 4 te kunnen beantwoorden (Wat is het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de nabijheid van Nederlandse luchthavens?).

We zullen ons best doen om begin volgende week alsnog iets hierover naar jullie te sturen.

Vr. groet,

10:2.e

-----

Afspraak:        Expertsessie voor advies over de luchtvaart  
Datum:            4 december 2019  
Tijd:              9:30 – 11:30  
Locatie:          Stadhuis Den Haag, Collegekamer

Beste 10:2.e ,

De minister van LNV heeft het Adviescollege Stikstofproblematiek gevraagd om voor de jaarwisseling een advies uit te brengen over de luchtvaart. De vraag aan het Adviescollege is om te adviseren over wat de luchtvaart kan bijdragen aan vermindering van stikstofemissies en -deposities, vanuit het uitgangspunt – zoals geformuleerd in het eerste advies van het Adviescollege – dat alle sectoren, die stikstofuitstoot kennen, een bijdrage leveren, in een evenwichtige verhouding.

Het Adviescollege stelt hoge eisen aan de inhoudelijke onderbouwing van dit tussenadvies. Er zijn in onderzoeken verschillende cijfers te vinden over de absolute en relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Doelstelling van de expertsessie is om tot een zo compleet en onafhankelijk mogelijk beeld te komen. Daarnaast is de vraag welke maatregelen de luchtvaartsector op korte en langere termijn kan nemen om de emissie en depositie van stikstof terug te dringen.

Het Adviescollege wil voldoende tijd inruimen om met de aanwezige experts in gesprek te gaan en om dit doel te bereiken is de vraag om – ter voorbereiding op het gesprek van 4 december – in een korte notitie antwoord te geven op de onderstaande vragen, waarbij de vraag aan u is te focussen op de vragen die voor u relevant zijn, danwel de vragen die aansluiten bij uw expertise:

1.        Wat is de bijdrage van de luchtvaartsector tot 3.000 voet (914 meter) aan de totale stikstofemissie en -depositie? Is de gehanteerde grens een correcte aanname voor de berekening van de stikstofbijdrage vanuit de luchtvaart? Wordt de daadwerkelijke vlieghoogte per vlucht geregistreerd?
2.        Wat is de invloed van het vliegverkeer boven 3.000 voet (menglaag)? Klopt het dat Nederland hier nu niet over rapporteert aan de Europese Commissie als onderdeel van de NEC-rapportage en hoe zou dit moeten worden meegenomen?
3.        Hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats in de LTO-cyclus tot 3.000 voet en hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats boven deze zone als gevolg van vliegverkeer boven Nederlands grondgebied (massabalans)? Hoe worden deze berekeningen meegenomen?
4.        Wat is het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de nabijheid van Nederlandse luchthavens?
5.        Hoe worden alle andere activiteiten meegenomen die in directe zin met de luchtvaart samenhangen zoals bouwactiviteiten en verkeersbewegingen van en naar de luchthaven?
6.        32% van de stikstofdepositie komt uit het buitenland. Is aan te geven welk deel daarvan uit de luchtvaart komt én welk deel wordt veroorzaakt door de luchtvaart in Nederland

- (oorsprong of eindpunt op Nederlandse luchthavens)?
7. Wat zijn de meer dan 200 informatiebronnen die worden gebruikt voor de emissieregistratie en waar liggen deze meetpunten?
  8. Hoe ziet de emissie of depositie van stikstof vanuit de luchtvaart eruit op satellietbeelden?
  9. Wat is de prognose voor de komende jaren als we kijken naar de groei van de luchtvaartsector?
  10. Over welke vergunningen beschikken de luchthavens in Nederland (milieu- en natuurvergunningen)?
  11. Wat betekenen de lagere vliegroutes (bijvoorbeeld voor Lelystad tot 2022) voor de stikstofemissie en -depositie?
  12. Welke maatregelen kan de luchtvaartsector op korte en langere termijn nemen om de emissie en depositie van stikstof terug te dringen? Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen ingrepen op de luchthaven zelf en in de verduurzaming van het vliegverkeer.

Ik hoor graag in reactie op deze mail of het voor u mogelijk is om deze notitie uiterlijk aanstaande vrijdagochtend (29/11, voor 12:00) bij mij aan te leveren. Het Adviescollege zal de discussie op basis van de verschillende notities voorbereiden. Bel of mail vooral als er nog vragen zijn.

**Met vriendelijke groeten,**

10:2.e

**LYSIAS ADVIES B.V.**

Soesterweg 310-D  
3812 BH AMERSFOORT

T: 033 10:2.e

M: 06 10:2.e

E: [adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

[www.rivm.nl](http://www.rivm.nl) De zorg voor morgen begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

[www.rivm.nl/en](http://www.rivm.nl/en) Committed to *health and sustainability*

## Antwoorden RIVM op vragen mail Commissie Remkes d.d. 26 november j.l.

1 Wat is de bijdrage van de luchtvaartsector tot 3.000 voet (914 meter) aan de totale stikstofemissie en -depositie?

De totale NOx emissies in Nederland voor het jaar 2017 bedragen 338.2 kton en de bijdrage van luchtvaartsector tot 3000 voet is 3.3 kton. De bijdrage van deze emissies van de luchtvaartsector aan de stikstofdepositie in Nederland is 0,1 %.

2 Is de gehanteerde grens een correcte aanname voor de berekening van de stikstofbijdrage vanuit de luchtvaart?

Ja, dat is volgens de voorschriften uit het EMEP Guidebook 2019

3 Wordt de daadwerkelijke vlieghoogte per vlucht geregistreerd?

**Niet aan het RIVM om te beantwoorden**

4 Wat is de invloed van het vliegverkeer boven 3.000 voet (menglaag)?

Er zijn geen berekeningen door RIVM uitgevoerd met OPS/Aerius om de bijdrage van de luchtvaartemissies boven de 3000 voet aan de stikstofdepositie in Nederland uit te rekenen. Op basis van een studie uit 2004 door het Noorse Meteorologische Instituut<sup>1</sup> is een indicatieve inschatting te maken van de bijdrage van alle emissies door luchtvaart boven de 3000 voet op de stikstofdepositie in Nederland. Wij komen daarbij uit op ongeveer 0,5%. Aangegeven moet worden dat dit nog verder gecheckt moet worden. Daarnaast voert RIVM nog eigen berekeningen uit om de grootte van de bijdrage in te schatten.

5a Klopt het dat Nederland hier nu niet over rapporteert aan de Europese Commissie als onderdeel van de NEC-rapportage

Ja dat klopt. Luchtvaartemissies onder 3000 voet worden berekend en gerapporteerd. Dit is verplicht. Luchtvaartemissies boven de 3000 voet worden op dit moment niet berekend; rapportage van deze cijfers is niet verplicht.

5b en hoe zou dit moeten worden meegenomen?

Vanuit het perspectief van de Emissieregistratie gezien zou dit redelijk recht toe recht aan kunnen: we kunnen de bijdrage van de luchtvaart berekenen aan de hand van de hoeveelheid brandstof (kerosine) die in Nederland verkocht wordt (de zogeheten 'fuel sold' methode) en daar de bijdrage van de luchtvaart tot 3000 voet van af trekken. Met deze methode zouden we aan de rapportagewijze onder de NEC-richtlijn voldoen. De op deze manier bepaalde emissies zijn echter niet geschikt om de bijdrage door het luchtverkeer boven Nederland aan de stikstofdepositie op een goede manier te bepalen. Dit omdat de op die manier bepaalde emissie een overschatting geeft van de emissies die daadwerkelijk boven Nederland optreden.

6a Hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats in de LTO-cyclus tot 3.000 voet en hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats boven deze zone als gevolg van vliegverkeer boven Nederlands grondgebied (massabalans)?

De LTO cyclus tot 3000 voet levert 3.3 kton emissies; de emissies boven 3000 voet zijn in Nederland nog niet bepaald. Vergelijking met andere landen leert dat de emissies boven 3000 voet een factor 7,5 tot 10 hoger zijn dan de LTO emissies. Voor die andere landen betreffen dit naar alle waarschijnlijkheid berekeningen op basis van fuel sold.

---

<sup>1</sup> Tarrason L and Eiof Jonson J, Study on air quality impacts of non-LTO emissions from aviation. Norwegian Meteorological Institute, Centre for International Climate and Environmental Research-Oslo. 2004.

Op basis van een RIVM rapport uit 2002 valt af te leiden dat de verhouding tussen emissies van de LTO cyclus (onder 3000 voet) en de CCD cyclus (boven 3000 voet) boven Nederlands grondgebied een factor 3,5 is.

6b Hoe worden deze berekeningen meegenomen?

Zie antwoord onder 4.

7 Wat is het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de nabijheid van Nederlandse luchthavens?

Hoe worden alle andere activiteiten meegenomen die in directe zin met de luchtvaart samenhangen zoals bouwactiviteiten en verkeersbewegingen van en naar de luchthaven?

Binnen de Emissieregistratie worden voor al dit soort activiteiten emissies bepaald volgens de regels die daarvoor gelden uit het EMEP guidebook 2019. Vervolgens worden deze emissies ruimtelijk verdeeld over Nederland. Op deze manier zijn er dus emissies uit bouwactiviteiten en wegverkeer gealloceerd nabij vluchthavens.

8 32% van de stikstofdepositie komt uit het buitenland. Is aan te geven welk deel daarvan uit de luchtvaart komt én welk deel wordt veroorzaakt door de luchtvaart in Nederland (oorsprong of eindpunt op Nederlandse luchthavens)?

Op basis van het bovengenoemde rapport van de Noorse Meteorologisch Instituut is ook een schatting van de bijdrage van de emissies door alle luchtvaart onder de 3000 voet af te leiden. Deze bedraagt ca. 0,2%. Hier zit dus het Nederlandse deel in. Dat wordt door RIVM op 0,1% geschat. De bijdrage van alle luchtvaart emissies boven de 3000 voet is ingeschat op ca. 0,5% (zie vraag 4). Niet bekend is dus nog wat daar het Nederlandse deel in is (dat is de emissies die boven 3000 voet boven Nederlands grondgebied plaatsvinden). De totale buitenlandse bijdrage door luchtverkeer zou in eerste schatting de som van de 0,5% en 0,1% kunnen zijn, dus 0,6%. Dit zou dus een overschatting kunnen zijn omdat daar het Nederlandse deel van de emissies van de luchtvaart boven 3000 voet in meegenomen is. We benadrukken dat dit indicatieve schattingen zijn. Er is aanvullend onderzoek nodig om deze bijdragen exacter vast te stellen.

9 Wat zijn de meer dan 200 informatiebronnen die worden gebruikt voor de emissieregistratie en waar liggen deze meetpunten?

Deze vraag gooit helaas twee zaken door elkaar. Voor het bepalen van de emissies wordt in principe geen gebruik gemaakt van meetpunten.

Voor het bepalen van de emissies zijn twee soorten data nodig, de zogeheten emissiefactor (bijv uitstoot per auto) en activiteitdata (bijv het aantal afgelegde kilometers door alle personenauto's in Nederland). Voor de activiteitdata maakt de Emissieregistratie gebruik van veel informatiebronnen (orde grootte 200) waaronder met name statistische data van het CBS. Voor de emissies van de luchtvaart wordt bijvoorbeeld gebruik gemaakt van het jaarlijkse aantal vliegbewegingen voor 400 verschillende vliegtuigmotortypes op basis van data van het CBS.

Indien nodig is de lijst met informatiebronnen van de Emissieregistratie aan te leveren.

10 Hoe ziet de emissie of depositie van stikstof vanuit de luchtvaart eruit op satellietbeelden?

Met satellieten kunnen emissie- en concentratiepatronen gedetecteerd worden. De grootte van de stikstofemissies en -depositie zijn alleen af te leiden uit satellietbeelden in combinatie met atmosferische modellen.

Wat is de prognose voor de komende jaren als we kijken naar de groei van de luchtvaartsector?

Niet aan het RIVM om te beantwoorden

Over welke vergunningen beschikken de luchthavens in Nederland (milieu- en natuurvergunningen)?

Niet aan het RIVM om te beantwoorden



Wat betekenen de lagere vliegroutes (bijvoorbeeld voor Lelystad tot 2022) voor de stikstofemissie en -depositie?

Niet aan het RIVM om te beantwoorden

Welke maatregelen kan de luchtvaartsector op korte en langere termijn nemen om de emissie en depositie van stikstof terug te dringen? Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen ingrepen op de luchthaven zelf en in de verduurzaming van het vliegverkeer.

Niet aan het RIVM om te beantwoorden

**Van:** 10:2.e ) - DGB  
**Aan:** 10:2.e ) - DGMo-WV; 10:2.e ) - DGB; 10:2.e ) - DGMo; Burg, C. van der (Kees) - DGMo  
**Cc:** Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling ochtendoverleg  
**Datum:** maandag 2 december 2019 21:42:56

---

...En ik verheug me al op de terugkoppeling :)

Ben morgen echter verhinderd voor ochtendoverleg ivm directiedag. Maar houd mijn phone wel in de gaten :)

Grt 10:2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

---

**Van:** 10:2.e ) - DGMo-WV <10:2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 02 dec. 2019 9:02 PM  
**Aan:** 10:2.e ) - DGB <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGMo  
 10:2.e @minienw.nl>, Burg, C. van der (Kees) - DGMo <10:2.e @minienw.nl>,  
 10:2.e ) - DGMo-WV <10:2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** Vrugt, R. (Rene) - DGB 10:2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling ochtendoverleg

Nu al zin in ochtend call :)

---

**Van:** 10:2.e ) - DGB 10:2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 02 dec. 2019 5:56 PM  
**Aan:** 10:2.e ) - DGB 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGMo  
 10:2.e @minienw.nl>, Burg, C. van der (Kees) - DGMo 10:2.e @minienw.nl>,  
 10:2.e ) - DGMo-WV <10:2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10:2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling ochtendoverleg

... 11.1

[Redacted content follows]

11.1

Grt 10:2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10:2.e ) - DGB 10:2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 02 dec. 2019 5:34 PM  
**Aan:** 10:2.e ) - DGMo 10:2.e @minienw.nl>, Burg, C. van der (Kees) - DGMo 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGMo-WV  
<10:2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling ochtendoverleg

Hoi Kees,  
Nav actie zoals die nu staat in terugkoppeling. 11.1

Grt 10:2.e

Tbv annotatie M vorige week hadden we uitgebreid stukje over

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10:2.e ) - DGMo <10:2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 02 dec. 2019 5:21 PM  
**Aan:** Burg, C. van der (Kees) - DGMo <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e (BS) 10:2.e @rws.nl>, Blom, Michèle (BS) <10:2.e @rws.nl>, 10:2.e ) - DGMo <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DBO 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DBO <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGMo-WV 10:2.e @minienw.nl>, Clabbers, R.W.C. (Ruth) - BSK <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - BSK 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e @rws.nl>, 10:2.e ) - BSK <carla.mors@minienw.nl>, 10:2.e ) - BSK 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - BSK <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DBO <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGB <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGRW 10:2.e @minienw.nl>, Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO 10:2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB 10:2.e t@minienw.nl>, 10:2.e ) - BSK 10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGB <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGB <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DGB <10:2.e @minienw.nl>, Dekker, H. (Heleen) - HBJZ <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DCO <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e ) - DCO <10:2.e @minienw.nl>, 10:2.e - DCO

<10.2.e [redacted]@minienw.nl>, 10:2.e [redacted] ) - DGRW  
<10:2.e [redacted]@minienw.nl>, 10:2.e [redacted] ) - HBJZ 10:2.e [redacted]@minienw.nl>,  
10:2.e [redacted] ) - BSK <10:2.e [redacted]@minienw.nl>, 10:2.e [redacted] ) - DGMo  
10:2.e [redacted]@minienw.nl>, Dijkstra, J. (Jan-Bert) - DGB 10:2.e [redacted]@minienw.nl>,  
10:2.e [redacted] ) - DGMI <10:2.e [redacted]@minienw.nl>, 10:2.e [redacted] ) - DGRW  
10:2.e [redacted]@minienw.nl>

**Onderwerp:** Terugkoppeling ochtendoverleg

Allen,

Door drukte niet eerder kunnen verzenden, maar bijgaand de terugkoppeling van het ochtendoverleg van vanochtend. In de bijlage eveneens presentaties bijgesloten van RIVM/PBL irt het zogenaamde decemberpakket.

Groet,

10:2.e [redacted]



Rijksinstituut voor Volksgezondheid  
en Milieu  
*Ministerie van Volksgezondheid,  
Welzijn en Sport*

# Effecten Bronmaatregelen decemberpakket

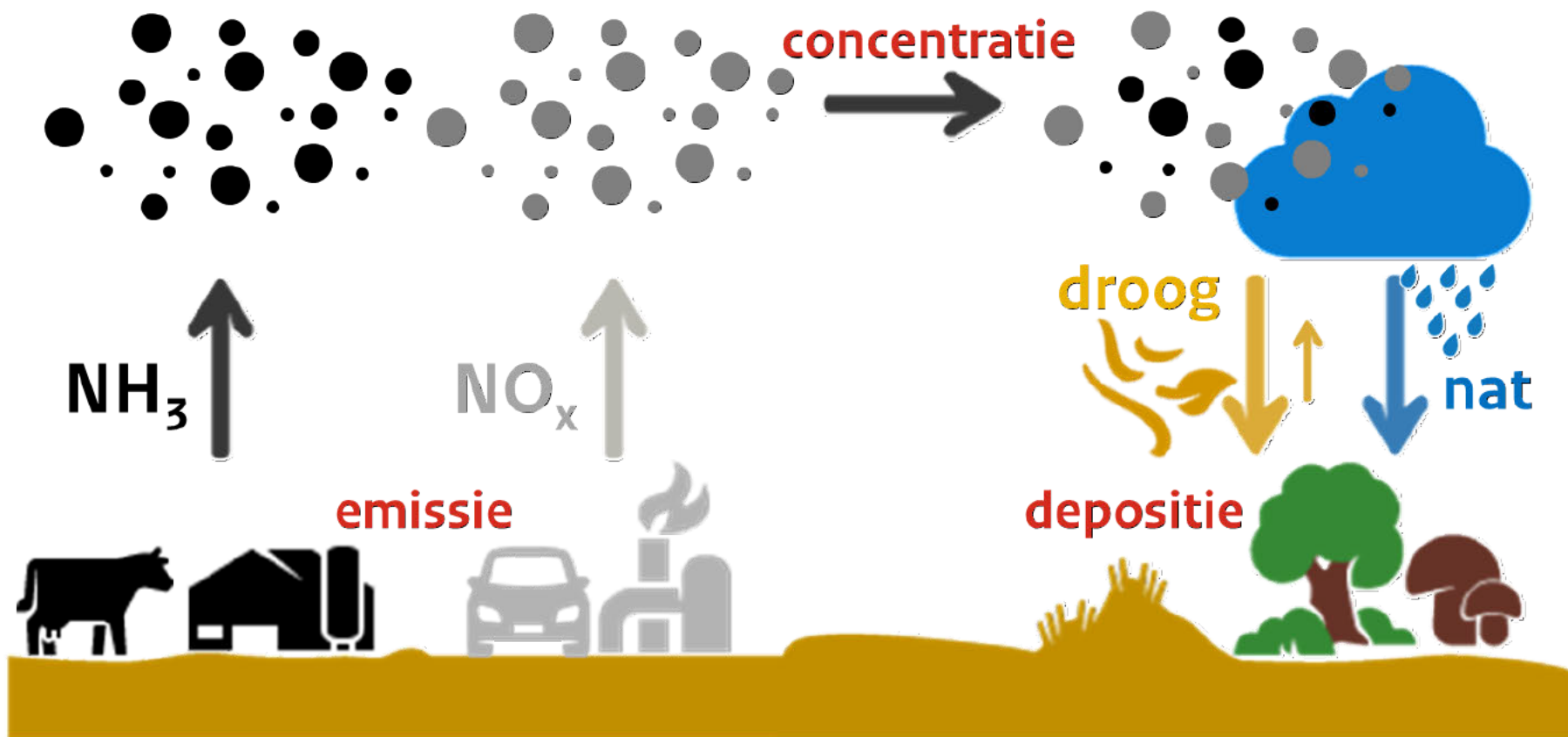
Inschatting van effecten op  
stikstofdepositie en  
kosteneffectiviteit

PBL, RIVM  
29 november 2019





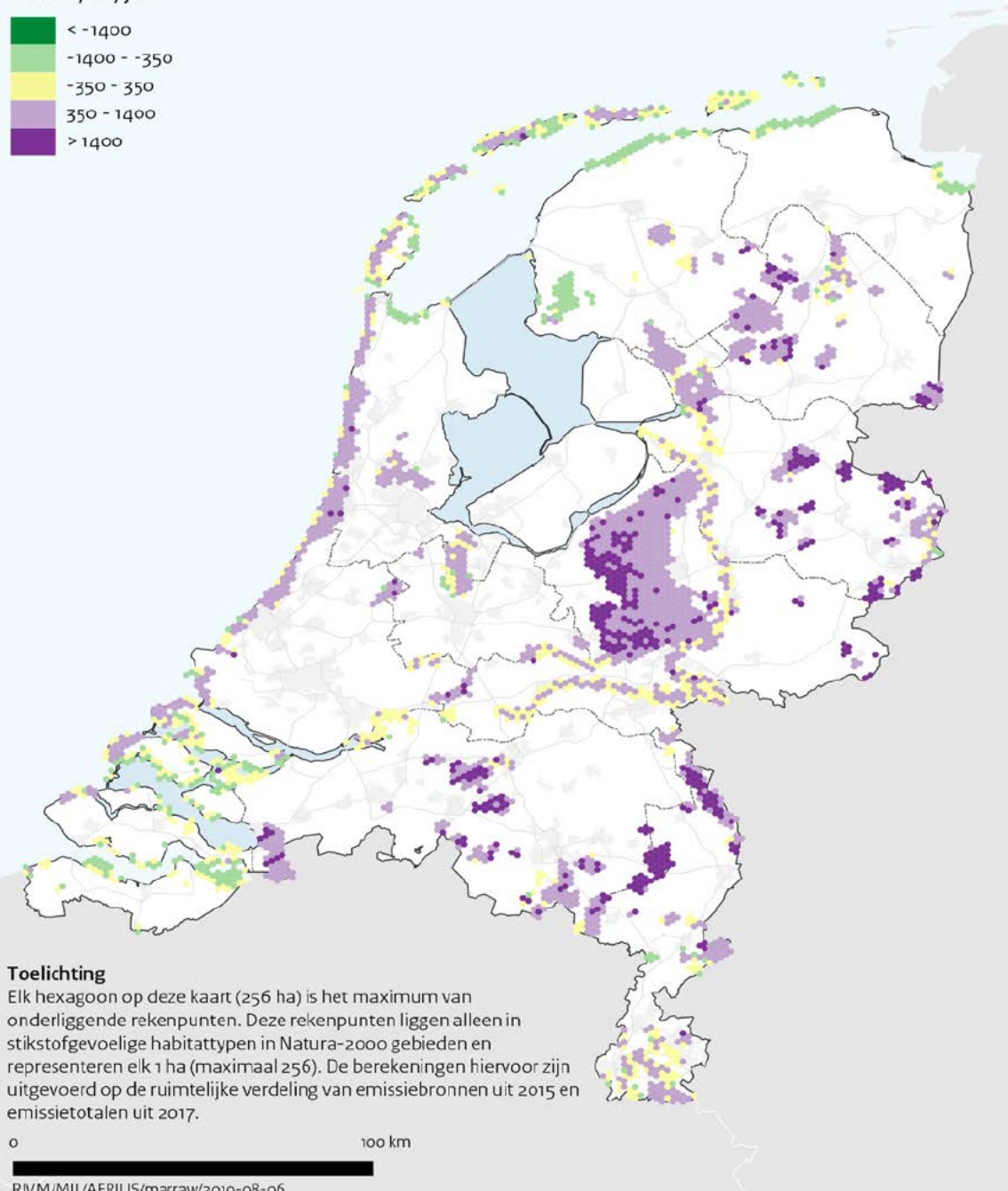
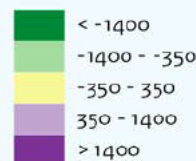
## Stikstof: emissies en depositie



# Overschrijding Kritische Depositie Waarde (KDW)

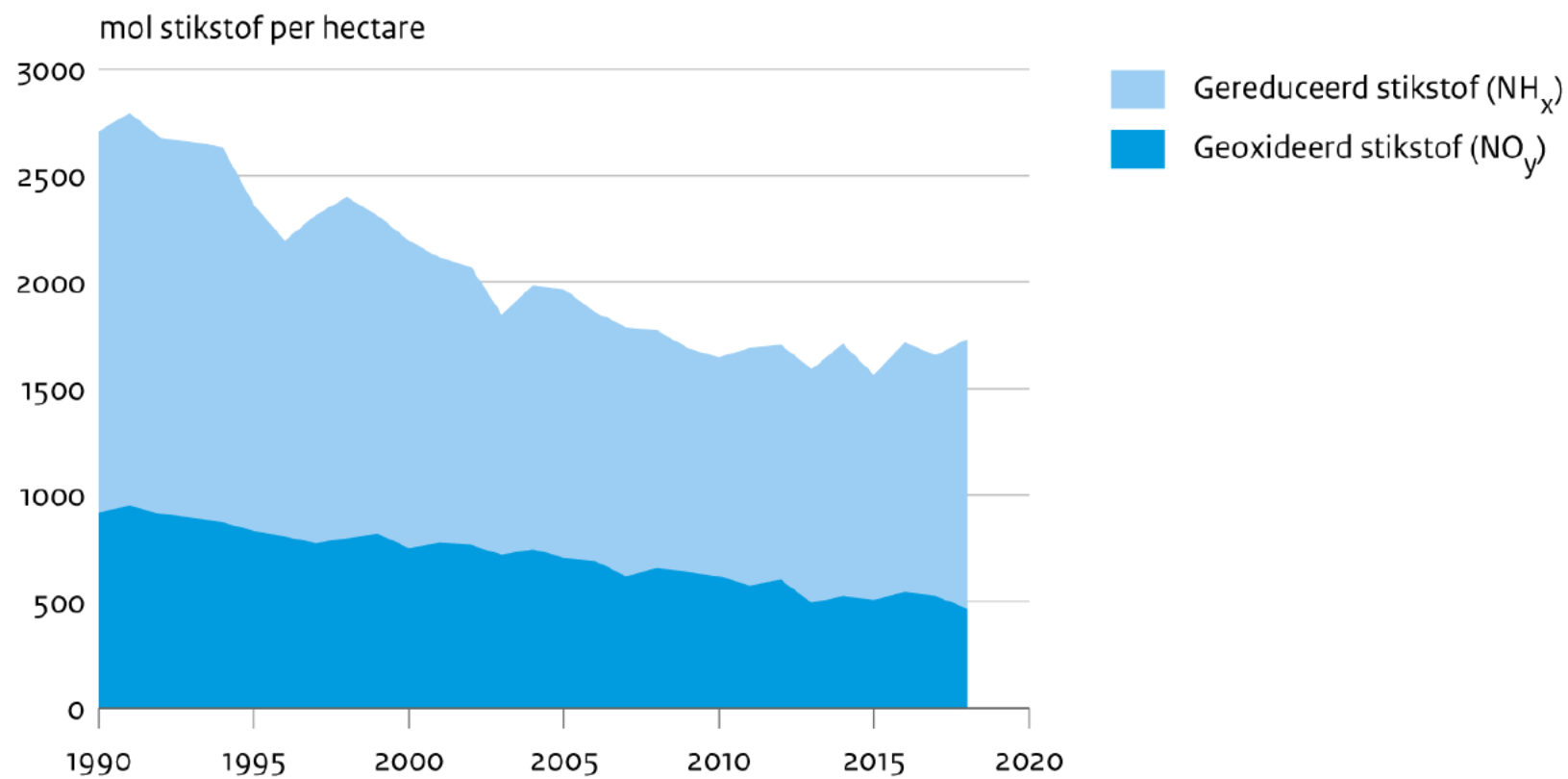
## Overschrijding van de KDW

2017, maximum overschrijding binnen het getoonde oppervlak  
in mol/ha/jaar





## Stikstofdepositie



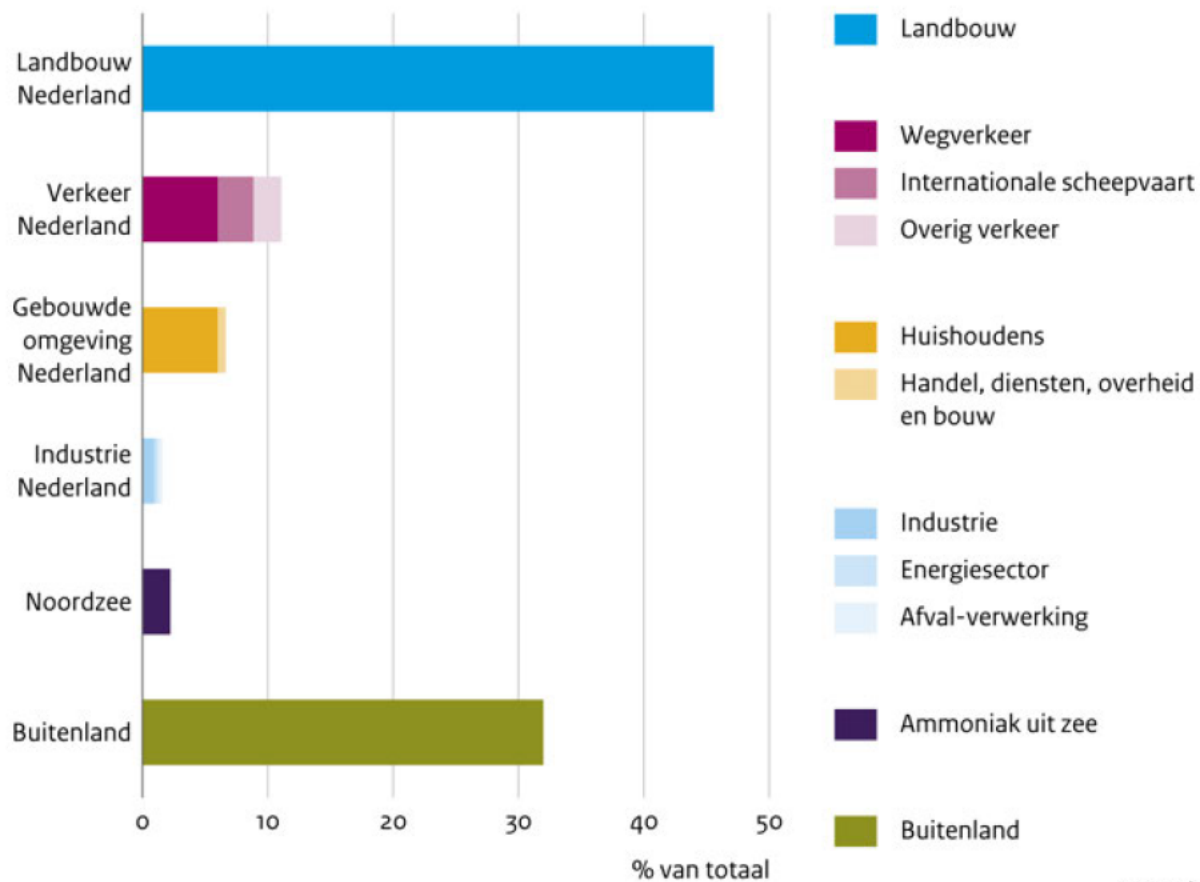
Bron: RIVM 2019

RIVM/nov19  
[www.clo.nl/nl018918](http://www.clo.nl/nl018918)





## Herkomst stikstofdepositie, 2018

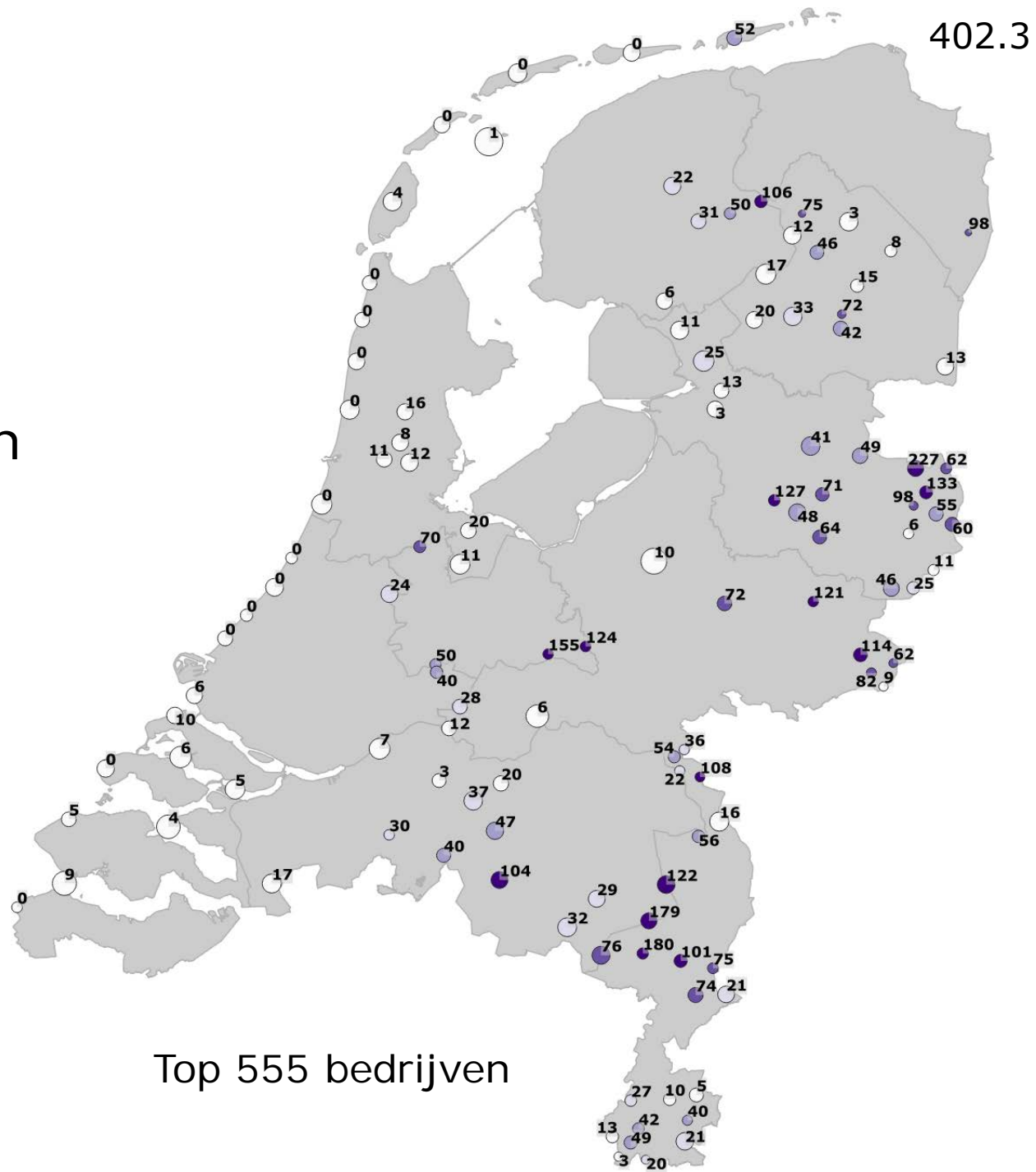


Bron: RIVM 2019

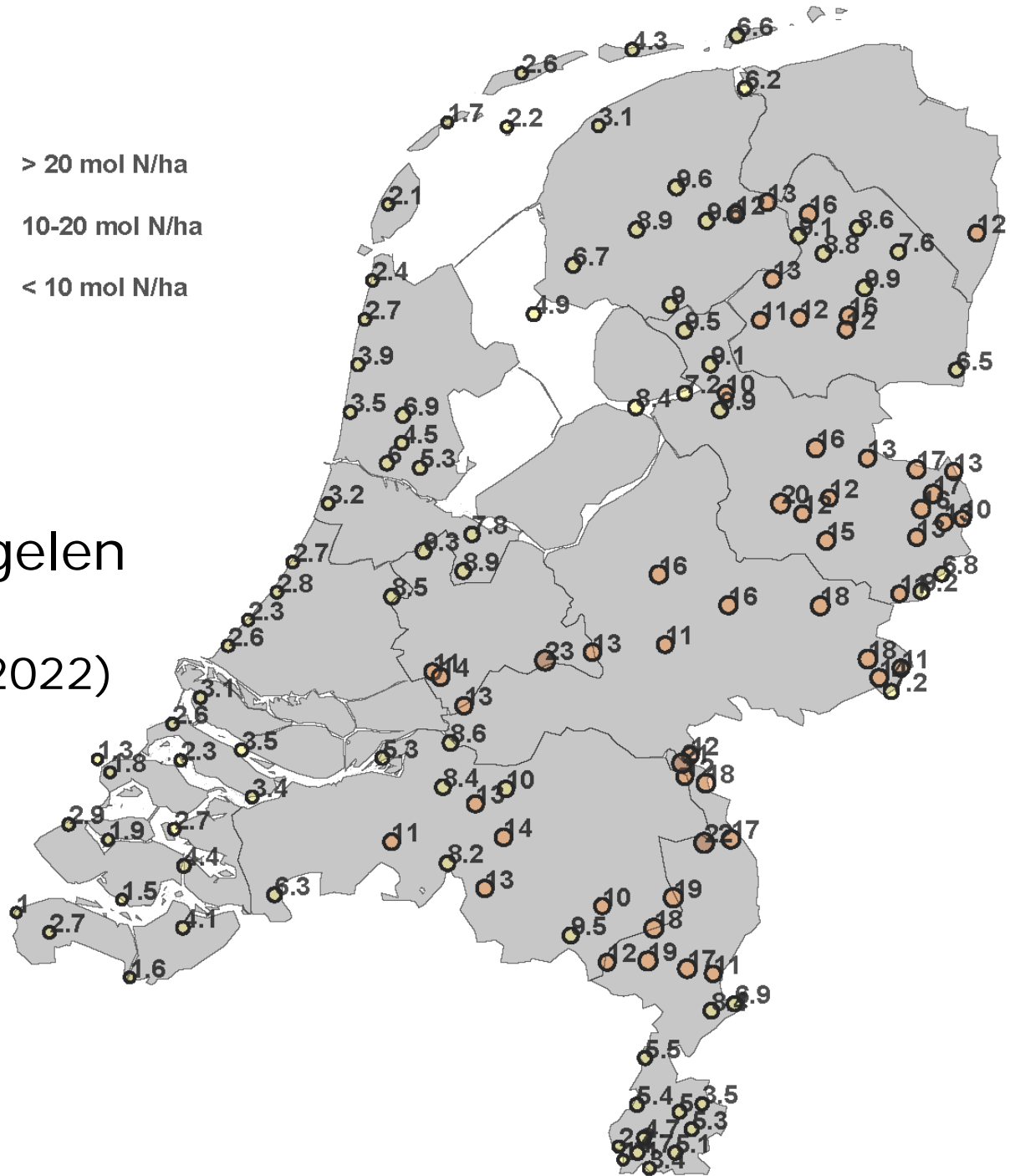
RIVM/okt19  
[www.clo.nl/nl050712](http://www.clo.nl/nl050712)

effect sanering  
piekbelasters  
landbouw:

grootste effect in  
midden en oosten  
van het land  
(mol N/ha/jr)

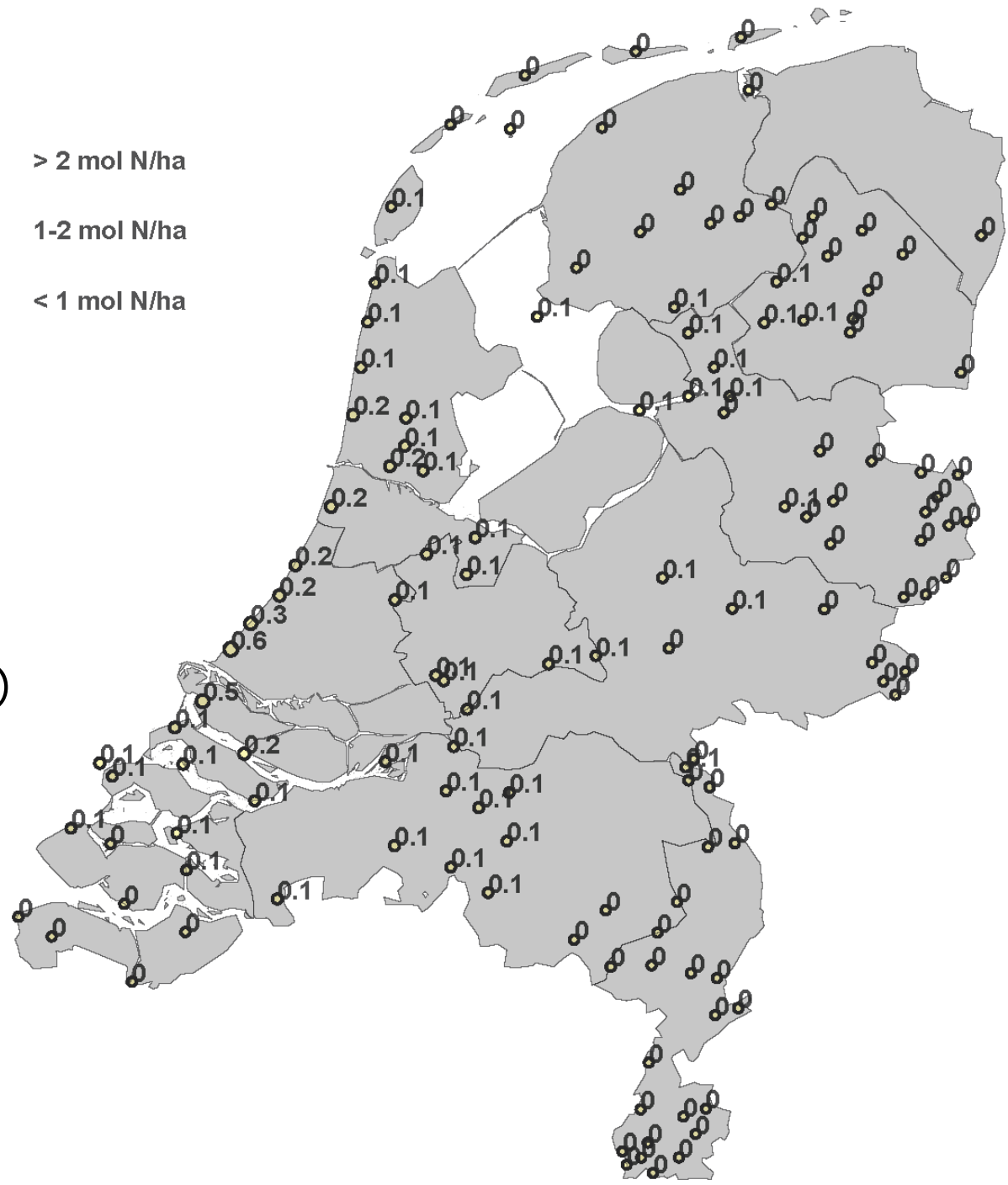


indicatie  
depositiedaling  
door generieke  
landbouwmaatregelen  
(voer-management 2022)

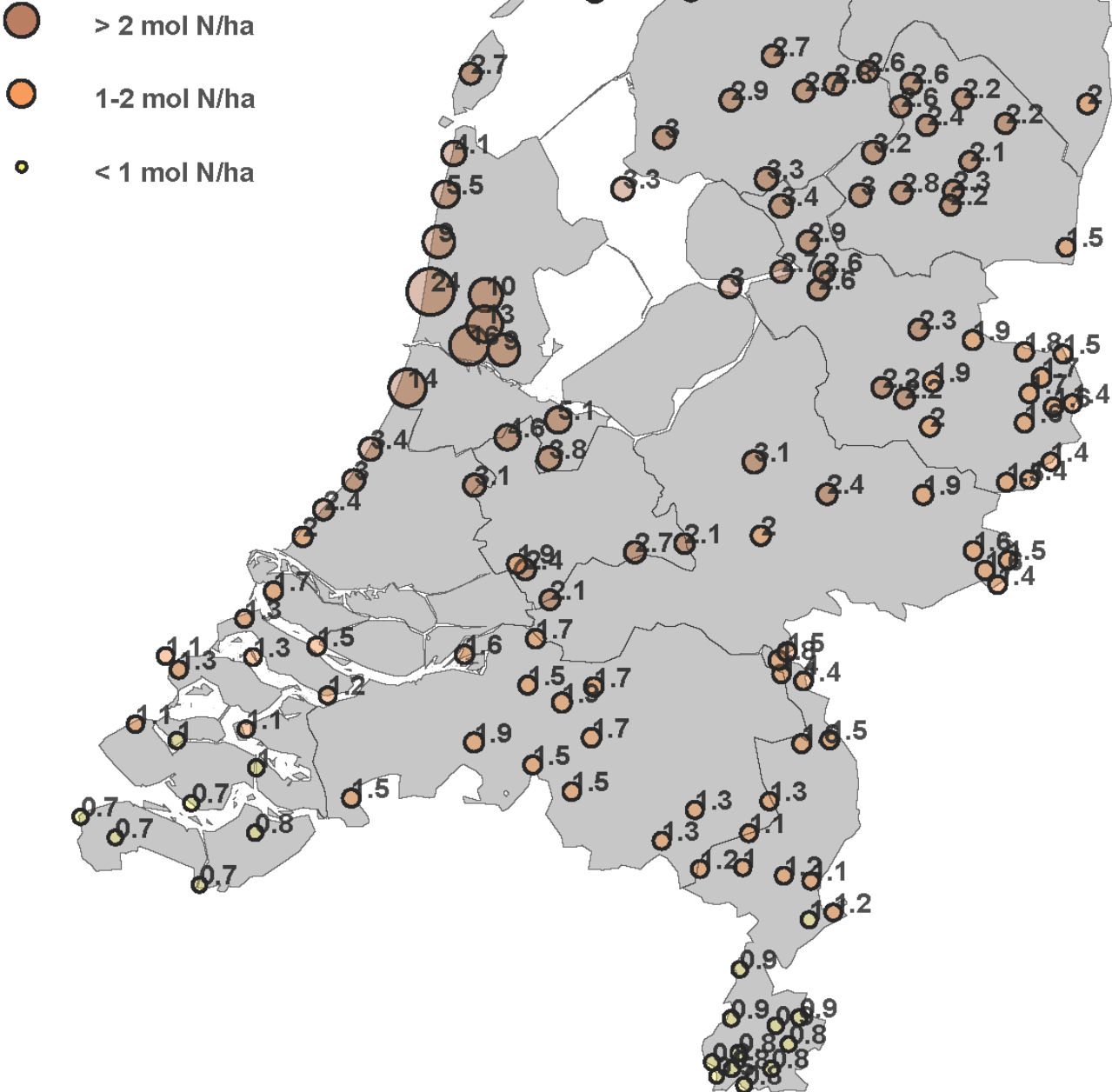


# depositiedaling door walstroom zeescheepvaart in 2022

(effect bij zeehavens)



depositie  
piekbelaster  
industrie NOx





## Emissies NOx piekbelasters industrie (kg/jaar)

Bedrijven	1990	2005	2017
10.2.g	6.785.810	6.782.000	5.689.000
10.2.g	1.324.920	2.932.800	3.392.900
10.2.g	8.964.000	3.001.000	2.443.100
10.2.g	12.250.000	5.064.000	2.068.000
10.2.g	11.100.000	9.137.000	2.055.000



## Emissies NH<sub>3</sub> piekbelasters industrie (kg/jaar)

Bedrijven	1990	2005	2017
10.2.g	865.600	581.700	503.900
10.2.g	351.000	210.700	204.300
10.2.g	794.400	192.700	113.500
10.2.g	---	86.490	59.300
10.2.g	---	----	57.020



# Generieke drempelwaarde vereist ruimte

## **Drempel van 1 mol**

- vraagt 63 mol/ha/j bronbeleid (16 kton  $\text{NH}_3$  of 42 kton  $\text{NO}_x$ )
- exclusief landbouw: 20 mol/ha/j (5 kton  $\text{NH}_3$  of 13 kton  $\text{NO}_x$ )

## **Drempel van 0,05 mol**

- vraagt 30 mol/ha/j bronbeleid (7,5 kton  $\text{NH}_3$  of 20 kton  $\text{NO}_x$ )
- exclusief landbouw 9,5 mol/ha/j (2,3 kton  $\text{NH}_3$  of 6,3 kton  $\text{NO}_x$ )

Ook bij drempelwaarde is registratie nodig.

volgens RvS alleen nadat er een significante daling is ingezet,  
*Blijft juridisch een risico*





Planbureau voor de Leefomgeving

# Effecten Bronmaatregelen decemberpakket

Inschatting van effecten op  
stikstofdepositie en kosteneffectiviteit

PBL, RIVM

29 november 2019



Planbureau voor de Leefomgeving

## Inhoud

- › Bronmaatregelen
  - Landbouw
  - Mobiliteit
  - Industrie
- › Natuur
  - Advies Raad van State
  - Instandhouding natuur



Planbureau voor de Leefomgeving

## Landbouwmaatregelen

Maatregel	Nationale Kosten	Reductie in 2020 mol/ha/jaar	Reductie in 2021 mol/ha/jaar	Reductie in 2022 mol/ha/jaar	Kosten effectiviteit Miljoen euro per mol/ha/jaar
Opkoop piekbelasters	100 mln euro	-	0,8 – 1,0	1,5 – 1,8	66 – 54
Generiek opkoop	500 mln euro	-	4,8 – 6,8	9,2 – 13,2	54 – 38
Voermaatregelen	Geen	0,0 – 2,0	4,0 – 8,0	7,2 – 14,0	0
Weidegang	Geen	0,0 – 0,8	0,4 – 1,2	0,8 – 1,6	0
Fosfaatrechten afroemen	Geen	1,3 – 2,4	1,2 – 2,4	1,2 – 2,4	0

NB Deze maatregelen zijn niet optelbaar door onderlinge interactie



Planbureau voor de Leefomgeving

## Conclusies maatregelen landbouw

- › Reductie 20 – 30 mol/ha/jaar mogelijk in 2022
- › Specifieke ruimtelijke verdeling
- › Nationale kosten variëren van gering tot circa 60 miljoen euro per mol/ha/jaar
  - Voermaatregelen hebben potentieel, naleving en handhaving aandachtspunt
- › Bedrijfsbeëindiging draagt bij aan reductie broeikasgassen
- › Niet doorrekenbaar: mestaanwending verdunnen met water

29-11-2019



Planbureau voor de Leefomgeving

## Maatregelen mobiliteit

Maatregel	Nationale Kosten	Reductie in 2020 mol/ha/jaar	Reductie in 2021 mol/ha/jaar	Reductie in 2022 mol/ha/jaar	Kosten effectiviteit miljoen euro per mol/ha/jaar
Schone motoren binnenvaart	Rekenbudget 100 mln euro	0,2 – 0,2	0,8 – 0,8	1,4 – 1,4	71
Walstroom zeeschepen	nmb	0,0 – 0,2	0,2 – 0,3	0,2 – 0,3	nmb
Walstroom binnenvaart	nmb	0,0 – 0,2	0,2 – 0,2	0,2 – 0,2	nmb
Duurzame werktuigen/GWW	110 mln euro per jaar tot 2030	1,1 – 1,1	2,1 – 2,1	2,1 – 2,1	147
<b>Totaal</b>		1,3 – 1,7	3,3 – 3,4	3,9 – 4,0	147

nmb: nog nader te bepalen



Planbureau voor de Leefomgeving

## Conclusies maatregelen mobiliteit

- › Reductie circa 4 mol/ha/jaar mogelijk in 2022
- › Specifieke ruimtelijke verdeling
- › Nationale kosten variëren tussen circa 70 - 150 miljoen euro per mol/ha/jaar



Planbureau voor de Leefomgeving

## Bronmaatregelen Industrie en energie

Maatregel	Nationale Kosten	2020 mol/ha/jaar	2021 mol/ha/jaar	2022 mol/ha/jaar	Kosten effectiviteit Miljoen euro per mol/ha/jaar
Subdiestop pelletkachels particulieren en bedrijven	geen	0,5 - 0,5	0,5 - 0,5	0,5 - 0,5	0
Piekbelaesters industrie	nbn	-	-	0,9 - 1,8	nbn
<b>Totaal</b>		0,5 - 0,5	0,5 - 0,5	1,4 - 2,3	

nbn: nog nader te bepalen

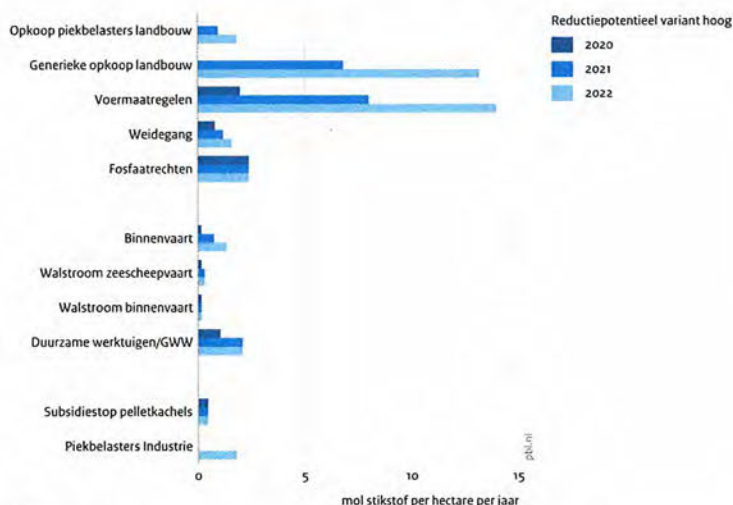
### Conclusies

- Potentieel circa 2 mol/ha/jaar in 2022
- Op termijn (2025): SCR-katalyse bij raffinaderijen en naftakrakers kan - na groot onderhoud - substantieel effect hebben



Planbureau voor de Leefomgeving

### Effect van stikstof bronmaatregelen op gemiddelde depositie in Nederland, decemberpakket



Bron: PBL

Per brongroep specifieke ruimtelijke verdeling depositie-effect

Orde van grootte reductie  
 2020: 3 - 7 mol/ha/jaar  
 2021: 15 - 23 mol/ha/jaar  
 2022: 25 - 39 mol/ha/jaar





Planbureau voor de Leefomgeving

## Advies Raad van State

- › Nauwe focus op stikstof alléén is risico voor juridische robuustheid
- › Plan met geloofwaardige herstel- en verbetermaatregelen gericht op realiseren instandhoudingsdoelen in eerste plaats noodzakelijk
  - Stikstof naast andere factoren zoals areaal, waterhuishouding, inrichting
  - Vereist dalende trend depositie
- › Met maatregelen 'stikstofruimte' creëren mogelijk
- › Onderbouw de relatie tussen nieuwe activiteiten en plan om instandhoudingsdoelen te bereiken
- › Zonder die onderbouwing zijn plannen "kwetsbaar"

29-11-2019

3



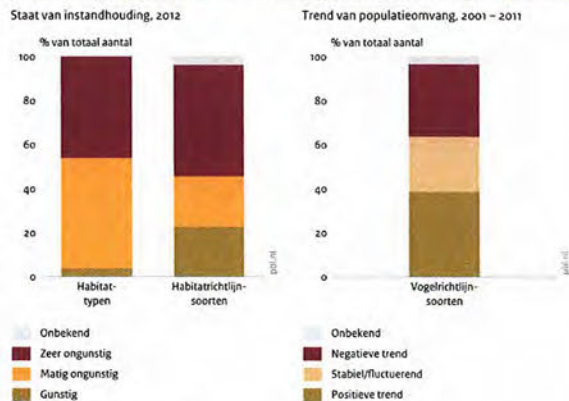
Planbureau voor de Leefomgeving

## Staat van instandhouding Natuur

Natuurpact: effect vastgesteld beleid tot 2027

- Circa 500 miljoen euro per jaar
- Belangrijkste maatregelen
  - Areaal uitbreiden
  - Inrichting van natuur
  - Hydrologie herstellen
  - Depositie verlagen
- Circa 10%-punt verbetering

Staat van instandhouding en trends van habitattypen en soorten van Vogel- en Habitatrichtlijn



**Van:** 10:2.e ) - DGB  
**Aan:** 10:2.e @minezk.nl  
**Cc:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Onderwerp:** Timing advies Remkes-luchtvaart  
**Datum:** maandag 2 december 2019 18:59:49

---

Dag 10:2.e ,

Ik begreep dat in het directeurenoverleg vandaag is gevraagd naar voorkeur timing uitbrengen advies Remkes over luchtvaart.

11.1

11.1

Groeten,

10:2.e

Ministerie IenW

06 10:2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** [Ent, R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Aan:** [10.2.e](#) - HBJZ  
**Cc:** [10.2.e](#) - BSK; [10.2.e](#) - DBO; [10.2.e](#) - HBJZ; [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Onderwerp:** RE: WGO Spoedwet Stikstof - deadline ma 2 dec 1500 / Herhaald verzoek om input QenA's richting [10.2.e](#)  
**Datum:** maandag 2 december 2019 18:21:51

Ha [10.2.e](#)

Dank. Ik snap je punt.

Heb jij het voorstel van spoedwet voor mij? Over een toelichtend stuk erop? [11.1](#)

**Van:** [10.2.e](#) - HBJZ

**Verzonden:** maandag 2 december 2019 17:17

**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK

**CC:** [10.2.e](#) - BSK ; [10.2.e](#) - HBJZ

**Onderwerp:** FW: WGO Spoedwet Stikstof - deadline ma 2 dec 1500 / Herhaald verzoek om input QenA's richting [10.2.e](#)

**Urgentie:** Hoog

Beste René,

Ik krijg het verzoek om 2 QenA's aan te leveren. [11.1](#)

Hoe sta jij hierin?

Zie nu onderstaand voorstel.

Gr,  
[10.2.e](#)

Vraagsteller: Fractie: GroenLinks

Vraag: **Wordt de openstelling van Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart of uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol beschouwd als een "andere handeling" of als een project?**

Voorstel [10.2.e](#)

• [11.1](#)

• [11.1](#)

Antwoord:

[11.1](#)

Vraagsteller: Fractie: 50-plus

Vraag: **Wordt de openstelling van Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart beschouwd als een "andere handeling" of als een project? Wordt de uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol, of andere luchthavens, beschouwd als een "andere handeling" of als een project? Wanneer één van beiden (of allebei) een "andere handeling" is, wat is dan de consequentie van het schrappen van deze term? Wat is de consequentie van het schrappen van "andere handelingen" voor regionale luchthavens?**

Antwoord:

Voorstel [10.2.e](#)

• [11.1](#)

• [11.1](#)

11.1

**Van:** 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 29 november 2019 15:05

**Aan:** 10.2.e - HBJZ <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ  
<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ <10.2.e@minienw.nl>;  
10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e (BS)  
<10.2.e@rws.nl>

**CC:** 10.2.e - DGMo-WV <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e  
- DGMo <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK  
<10.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** WGO Speedwet Stikstof - deadline ma 2 dec 1500

**Urgentie:** Hoog

Beste collega's,

A.s. woensdag is het WGO over de speedwet. In de bijlage vinden jullie aanzet voor een dossier.

11.1

Zie: [https://www.tweedekamer.nl/debat\\_en\\_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2019A05199](https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2019A05199)

Verzoek aan jullie

11.1

Het is kort dag. Deadline voor de beantwoording is a.s. maandag om 15:00 uur.

Alvast veel dank!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

.....  
**Directoraat-Generaal Mobiliteit**

**Programmadirectie Duurzame Mobiliteit**

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

.....  
**T** 10.2.e

**E** 10.2.e@minienw.nl



**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** [Ent. R. van der \(René\) - BSK](#); [Vrugt. R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Cc:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** Ochtendoverleg met Kees morgen  
**Datum:** maandag 2 december 2019 17:24:06

---

10.2.e

ik heb morgenochtend (9-13 uur) inhoudelijke bijeenkomst met mijn programmadirectie. Is extern.

Ben dus in ieder geval verhinderd voor ochtendoverleg bij Kees. Kan 1 van jullie aanschuiven? Is om 9.45 uur in de Lekzaal.

Ik hoop rond 14 uur er te zijn ivm ons stikstofoverleg met team. Moet wel om 15 uur weer weg naar LNV ivm overleg bronmaatregelen. Rest van de dag niet op de R8.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** 10.2.e - BSK  
**Onderwerp:** FW: Verslag (strategiesessie en top 3 issues  
**Datum:** maandag 2 december 2019 14:51:59  
**Bijslagen:** Voorbereiding advies luchtvaart remkes.docx

Heb ik net jouw naam er niet bij 😊

Van: 10.2.e - DGB

**Verzonden:** zondag 1 december 2019 12:57

**Aan:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e@minienw.nl>; Ent, R. van der (René) - BSK

<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGMI

<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DBO

<10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB

```
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
```

- HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

```
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>;
```

10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>: 10.2.e - DGB

<10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Verslag (strategiesessie en top 3 issues

Allen,

Zie uitwerking strategiesessie door 10.2.e.  
Graag jullie reactie.

Voorts zou ik jullie willen verzoeken om een top 3 onderwerpen te noemen die vanwege stikstof-issues een centrale aanpak vergen. Graag met korte motivering.

Denk daarbij aan:

Vullen jullie aan? Of kan er iets worden weggestreept?

Zou mooi zijn om voor woensdag jullie reactie en input te hebben!

Groeten en nog een mooie zondag!

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB

**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 09:41

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** Verslag

Ha **10.2.e**, stuur uitwerking maar rond. Ik kom er vanwege de drukte rondom besluitvorming bronmaatregelen niet aan toe.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2.e - DGMI  
**Aan:** Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK; 10.2.e - DGLM; 10.2.e - DGLM; DGLM - DLV - MT; 10.2.e - CEND-SKI; 10.2.e - DGB; Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO; 10.2.e - BSK; Fennema, F. (Friso) - CEND-DCO; 10.2.e - DGLM; 10.2.e - IBI-FenI; 10.2.e - IBI-FenI; 10.2.e - DBO; 10.2.e - DP; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DBO; 10.2.e - DGB; Postbus DGLM / loco-SG; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGLM; 10.2.e - IBI-FenI; 10.2.e - DGLM; 10.2.e - BSK; Secretariaat Directie Luchtvaart; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB

**Onderwerp:** RE: Agenda en stukken Programmaoverleg Luchtvaart 3 december ( 13.45-15.15) met agenda  
**Datum:** maandag 2 december 2019 14:29:08  
**Bijlagen:** [0\\_Agenda Programmaoverleg Luchtvaart 3 december 2019.DOCX](#)

Excuses, ik was vergeten de aangepaste agenda mee te sturen.

Groeten,

10.2.e

**Van:** 10.2.e - DGMI  
**Verzonden:** maandag 2 december 2019 14:16  
**Aan:** Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; DGLM - DLV - MT <10.2.g@frd.shsdir.nl>; 10.2.e - CEND-SKI <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; Fennema, F. (Friso) - CEND-DCO <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DP <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e@minienw.nl>; Postbus DGLM / loco-SG <10.2.g@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; Secretariaat Directie Luchtvaart <10.2.g@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Agenda en stukken Programmaoverleg Luchtvaart 3 december ( 13.45-15.15)

Beste collega's,

Bijgaand de aangepaste agenda (wijzigingen in rood toegevoegd) en de stukken voor agendapunten 2 en 5.

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMI

**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 16:22

**Aan:** 10.2.e - DGMI <10.2.e @minienw.nl>; Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; DGLM - DLV - MT <10.2.g @frd.shsdir.nl>; 10.2.e - CEND-SKI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; Fennema, F. (Friso) - CEND-DCO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DP <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; Postbus DGLM / loco-SG <10.2.g @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - IBI-FenI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; Secretariaat Directie Luchtvaart <10.2.g @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Agenda en stukken Programmaoverleg Luchtvaart 3 december ( 13.45-15.15)

Collega's,

Bijgaand agenda en stukken voor het Programmaoverleg van dinsdag a.s.

Stukken bij agendapunten 2 (Stand van zaken PAS) en 5 (Stand van zaken informatieavonden) worden nagezonden.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e | Ministerie van IenW | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | Postbus 20901, 2500 EX Den Haag | Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag | tel nr: 10.2.e | mob.nr: 10.2.e | emailadres: 10.2.e @minienw.nl

**Bestuurskern**

Afdeling R

Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

M 10.2.e

10.2.e @minienw.n

I

**Datum**

14 november 2019

**Bijlage(n)**

--

# Agenda

2.1

Betreft Programmaoverleg Luchtvaart

Vergaderdatum 3 december 2019

Vergadertijd 13.45 – 15.15

Vergaderplaats **Kamer Jan Hendrik**

Deelnemers Jan Hendrik Dronkers, Jaco Stremler, 10.2.e, Jeroen van Bergenhenegouwen, 10.2.e, 10.2.e, Rene Vrugt, Rene van der Ent, 10.2.e, 10.2.e

Afwezig

## 13.45-13.50

### 1. Mededelingen / actualiteiten

#### Afspraken

Datum 2019	Onderwerp
5 december	Stuurgroep Lelystad Airport
10 december	Bespreking Luchtvaartnota in RFEZIL en najaarsbrief
12 december	Staf DGLM
12 december	Stuurgroep LRH
13 december	Luchtvaartnota en najaarsbrief in MR
16 december	Notaoverleg Luchtvaart op de rails
18 december	Staf DGLM
15 januari	Stuurgroep Lelystad Airport

## 13.50 – 14.05

### 2. Stand van zaken PAS, ter bespreking, **stukken bijgevoegd** *René Vrugt en René van der Ent*

Bespreekpunten o.m. :

- Scenario's Remkes
- Strategie Schiphol
- Lelystad

**14.05 – 14.15**

- 3. Voorbespreken vervolgsessie Luchtvaartnota en Schipholbrief met DCO,** ter bespreking, mondeling

**14.15 – 14.30**

- 4. Herziene planning Schiphol,** ter informatie, stukken bijgesloten.  
*Jeroen*

**14.30 – 14.40**

- 5. Stand van zaken informatieavonden,** ter bespreking, **stukken bijgevoegd**  
**10.2.e**

Informatie over stand van zaken voorbereiding informatieavonden in kader  
zienswijzeprocedures LVN en NRD Schiphol en het instemmen met de beslispunten.

**Beslispunten:**

1. 11.1 [redacted]
2. 11.1 [redacted]
3. 11.1 [redacted]
4. 11.1 [redacted]

**14.40 – 14.55**

- 6. Nota van antwoord Luchtruimherziening,** ter bespreking, stukken  
bijgesloten  
*René Vrugt*

De Nota van Antwoord op de NRD ligt nu ter review bij de partnerorganisaties,  
in de lijn en bij DP en DCO. Streven is de nota woensdag de lijn in te sturen  
naar M IenW en Stas Def.

- Graag aandacht voor de relatie met de Luchtvaartnota
- Focus op de hoofdstukken 2 en 3 met de belangrijkste punten uit de  
Nota van Antwoord.
- Verder graag nog aandacht voor paragraaf 7.5 met raakvlakken  
waaronder Lelystad en Schiphol.

**14.55 – 15.15**

- 7. Nota slotzaken,** ter bespreking, stukken bijgesloten  
*Jeroen*

11.1 [redacted]  
[redacted]

**Bestuurskern**

Afdeling R

**Datum**

14 november 2019

Vragen aan het PO:

- 11.1 [redacted] ?
- 11.1 [redacted]

## **8. Ter kennisname**

1. Voorraadagenda programmaoverleg
2. Voorraadagenda staf DGLM met minister

## **9. Rondvraag en sluiting.**



**Van:** 10.2.e - BSK  
**Aan:** 10.2.e - DGB; Ent. R. van der (René) - BSK; 10.2.e - DBO; 10.2.e - DGM; Vrugt. R. (Rene) - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB  
**Onderwerp:** strategie sessie inzake Remkes en stikstof  
**Datum:** maandag 2 december 2019 14:13:26  
**Bijlagen:** [Voorbereiding advies luchtvaart remkes.docx](#)  
[image003.png](#)

---

Allen,

In de bijlage de opbrengst dusver m.b.t. de strategiesessie.  
Opmerkingen/aanvullingen graag retour.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....  
**Directie Luchtvaart**  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)**  
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
 .....

M 10.2.e

 [Luchtvaartindetoomst.nl](https://luchtvaartindetoomst.nl)

**Van:** [Ent. R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Aan:** 10.2.e ) - DGMI  
**Cc:** [Vrugt. R. \(Rene\) - DGB](#); 10.2.e ) - DBQ; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - BSK;  
10.2.e ) - BSK  
**Onderwerp:** Memo\_programmaoverleg\_Voorbereiding advies luchtvaart remkes  
**Datum:** maandag 2 december 2019 13:21:05  
**Bijlagen:** [Memo\\_programmaoverleg\\_Voorbereiding advies luchtvaart remkes.docx](#)

---

Dag 10.2.e

Zou je ook bijgaande notitie willen nasturen tbv programmaoverleg van morgen.  
Het betreft ook het onderwerp stikstof, en wel het agendapunt: scenario's cie remkes.  
Alvast bedankt!

r

**Van:** [Ent, R. van der \(René\) - BSK](#)  
**Aan:** [10.2.e](#) ) - DGMI  
**Cc:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#); [10.2.e](#) ) - DBO  
**Onderwerp:** notitie stikstof  
**Datum:** maandag 2 december 2019 12:58:05  
**Bijlagen:** [Document3 \(002\).docx](#)

---

Dag [10.2.e](#) ,  
 Zou je dit willen (na)zenden voor het programmaoverleg van morgen?  
 Het betreft input voor de M tbv MCSP van vrij jl. , die donderdag is aangeleverd ,maar die helaas niet goed is meegenomen.

11.1

Hartelijke groet,  
 René

---

**Van:** Ent, R. van der (René) - BSK  
**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 14:03  
**Aan:** [10.2.e](#) ) - DGB [10.2.e](#) l@minienw.nl>  
**CC:** [10.2.e](#) ) - BSK [10.2.e](#) @minienw.nl>; Vrugt, R. (Rene) - DGB  
[10.2.e](#) @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Document3 (002)

[10.2.e](#)

Bijgaand inbreng voor annotatie!  
 Grt  
 R

**Van:** 10.2.e @mindef.nl  
**Aan:** 10.2.e @mindef.nl 10.2.e ) - DGB; Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** RE: overleg IenW/Def inzake luchtvaart/PAS  
**Datum:** maandag 2 december 2019 11:35:09

---

Wat mij betreft vandaag niet nodig.  
 Wellicht rond het uitkomen van het Remkesrapport (mocht daartoe aanleiding zijn),  
 weer bij elkaar zitten?  
 Succes met de expertmeetings van deze week, we horen het graag als daar nog  
 bijzonderheden uitkomen.

Grt

10.2.e

---

**From:** 10.2.e BS/AL/HDB  
**Sent:** maandag 2 december 2019 10:57  
**To:** 10.2.e BS/AL/HDB/Belmdwrs <10.2.e @mindef.nl>; 10.2.e ) - DGB  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**Subject:** RE: overleg IenW/Def inzake luchtvaart/PAS

Ha, ik ben inmiddels verhinderd vanmiddag.. hoe zit jij 10.2.e ?

---

**Van:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** zondag 1 december 2019 22:31  
**Aan:** 10.2.e , BS/AL/HDB <10.2.e @mindef.nl>; 10.2.e BS/AL/HDB/Belmdwrs  
 <10.2.e @mindef.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: overleg IenW/Def inzake luchtvaart/PAS

Gaat dit overleg nog door nu we afgelopen week al overleg hebben gevoerd?

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

**Van:** 10.2.e ) - DGLM  
**Aan:** 10.2.e ) - DGMI; Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK; 10.2.e  
 - DBO; 10.2.e ) - DGMI; 10.2.e ) - DGB; DGLM-DLV-MA's; DGLM-MZ  
 - secretariaat; 10.2.e ) - BSK; 10.2.e ) - CEND-SKI; 10.2.e  
 BSK; Ent, R. van der (René) - BSK; FMC-Team-GoZO; FMC-Team-GoZO; 10.2.e ) - HBJZ;  
 Gijsbers, B. (Brigit) - DGLM; 10.2.e ) - DGLM; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e  
 ) - DGB; 10.2.e ) - IBI-Fenl; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e  
 ) - DBO; 10.2.e ) - HBJZ; 10.2.e ) - HBJZ; 10.2.e  
 - FMC; 10.2.e ) - DGLM; Secretariaat Directie Luchtvaart; Stremmer, J.A. (Jaco) -  
 BSK; 10.2.e ) - DGB; 10.2.e ) - DGLM; 10.2.e ) -  
 DGMI; 10.2.e ) - FMC; Vrugt, R. (Rene) - DGB; 10.2.e ) - DGMI; 10.2.e  
 - DBO

**Onderwerp:** RE: Nazending DGLM staf 5 december  
**Datum:** maandag 2 december 2019 11:31:27  
**Bijlagen:** 3.f. TENW BSK-2019 252429 Nota aan M planning Lelystad Airport.PDF

Ha allen,

Hierbij nog een nota op verzoek van M voor de staf van 5 december.

**Van:** 10.2.e ) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** maandag 2 december 2019 11:03  
**Aan:** 10.2.e ) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>; Bergenhenegouwen,  
 J. van (Jeroen) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e )  
 - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.g  
 @frd.shsdir.nl>; DGLM-MZ - secretariaat <10.2.g @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - CEND-SKI  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 <10.2.e @minienw.nl>; Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.g O <10.2.g @frd.shsdir.nl>; 10.2.g  
 @minienw.nl>; 10.2.e ) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; Gijsbers, B. (Brigit) -  
 DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGLM  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) -  
 IBI-Fenl <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB  
 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - HBJZ  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
 ) - FMC <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) -  
 DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGLM  
 10.2.e @minienw.nl>; Secretariaat Directie Luchtvaart  
 10.2.g @minienw.nl>; Stremmer, J.A. (Jaco) - BSK  
 <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>;  
 10.2.e ) - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) -  
 DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - FMC  
 10.2.e @minienw.nl>; Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e  
 - DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - DBO  
 <10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Nazending DGLM staf 5 december

Beste collega's,

Hierbij een aangepaste agenda en nazending voor de staf van 5 december.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
.....

M +31 10.2.e

E 10.2.e @minienm.nl

[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

**Datum**  
20 november 2019

## Planning Lelystad Airport

Age Group	Percentage
18-24	11.1
25-34	10.0
35-44	10.0
45-54	10.0
55-64	10.0
65-74	10.0
75-84	10.0
85+	10.0

11.1

11.

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

**Datum**  
20 november 2019

4. **TK-brief januari:** 11.1

5. **SPL-group:** 11.1

11.1

In het vervolg van deze nota wordt een beschrijving van de (1) planningsscenario's gegeven met de bijbehorende kritieke momenten in de planning en de risico's. De nota sluit af met de (2) lopende ontwikkelingen die nog van invloed kunnen zijn op het proces.

## 1 Planningsscenario's

De planning is schematisch weergegeven in bijgevoegde figuren. Figuur 1 is het basisscenario dat uitgaat van de route legalisering (collectieve regeling). Figuur 2 betreft het scenario waarin tot een projectspecifieke aanpak moet worden gekomen. Onderstaand wordt de planning van deze scenario's toegelicht.

Voor beide scenario's is het uitgangspunt dat publicatie van slots conform internationale regels 7 mei start. Dit is noodzakelijk om Lelystad Airport per november 2020 als slotgecoördineerde luchthaven te kunnen openen. Hiervoor is vereist dat u:

- (a) Lelystad Airport aanwijst als slotgecoördineerde luchthaven en
- (b) ACNL aanwijst als slotcoördinator.

Daarnaast is noodzakelijk dat:

- (c) De VVR is vastgesteld in NL regelgeving.
- (d) Het politiek besluit (kabinet/kamers) tot openstelling is genomen. Voor de beide Kamers betekent dit dat de voorhang moet zijn afgerond, uiterlijk eind april.

In het basisscenario wordt uitgegaan van legalisatie om te voldoen aan de Wet natuurbescherming. In het alternatieve scenario wordt een Nb-vergunning aangevraagd. Dit alternatieve scenario komt in beeld wanneer het

11.1



legalisatiescenario afvalt, bv omdat er geen politieke bereidheid zou ontstaan om Lelystad Airport middels een collectieve regeling te legaliseren.

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

11.1

**Datum**  
20 november 2019

## **I. Basisscenario**

Het basisscenario is onder te verdelen in drie sporen.

- wLHB-spoor
  - o De voorhang van het wHLB kan in de kamer worden afgerond wanneer de VVR incl M3 gereed is, en wanneer de wijze waarop het stikstof vraagstuk wordt opgelost, bekend is. Uiterlijk moet dit eind april in beide kamers zijn afgerond.
  - o Daarna gaat het wLHB naar de Raad van State voor advies (3 maanden) en kan deze worden vastgesteld.
- VVR-spoor
  - o MR 13/12 besluit tot adviesaanvraag RvS over AMvB VVR. Gereed eind maart. Staatscourant medio april.
  - o Verzending rapport M3 medio november; naar verwachting komt hierover een AO.
- Stikstof-spoor
  - o Vaststellen collectieve regeling LNV: begin 2020
  - o Bronmaatregelen hiervoor onder coördinatie LNV: december/jan
  - o Voor wat rest: Mitigatieplan (opkoop boeren) door Schiphol-Group.
    - mitigatieplan met koopovereenkomsten: dec.-mrt.
    - nb: daar waar de initiatiefnemer (i.c. SPL-groep) bij vergunningspoor formeel verantwoordelijk is voor mitigatie of compensatie, ligt dat bij het legalisatiespoor anders. Bij het legalisatiespoor (collectieve regeling) kan worden betoogd dat de initiatiefnemers van ter goede trouw gemelde projecten mogen aannemen dat zij gebruik kunnen maken van een collectief gecreëerde depositieruimte. De SPL-groep heeft desalniettemin aangegeven ook in dit scenario tot investeringen over te gaan. Dit moet vanzelfsprekend nog formeel worden bevestigd en uitgewerkt.

### **Kritieke momenten in het basisscenario**

- Besluit MR 13/12/ over VVR
- Publicatie collectieve regeling in Q1 2020
- Voorhang Tweede Kamer: begin april
- Voorhang Eerste Kamer: eind april (meireces EK 27/4 - 5/5)

### **Risico's en beheersmaatregelen**

- 11.1

?

- 11.1

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

11.1

## II. Alternatief scenario (Vergunning)

Zoals hierboven aangegeven komt dit scenario in beeld wanneer het legalisatiescenario afvalt, bv omdat er geen politieke bereidheid zou zijn om Lelystad Airport middels een collectieve regeling te legaliseren.

In het alternatieve scenario is het VVR-traject nader uitgewerkt. Wat is het verschil? LHB geldt ook in dit scenario dat voor de afronding van de voorhang duidelijkheid over de stikstofproblematiek moet zijn. Na afronding voorhang kan het WLHB naar de Raad van State wordt verzonden met daarbij een passende beoordeling. Met de passende beoordeling wordt tevens de vergunning aangevraagd.

11.1

Indien het compensatietraject (ABC-toets) daadwerkelijk moet worden ingezet kan dit tot enkele maanden vertraging leiden. Pas nadat alle trajecten zijn afgerond kan de Wet natuurvergunning procedure worden afgerond. Uitgaande dat met mitigatie volstaan kan worden, bestaat het traject uit de volgende onderdelen (indicatief beeld):

- Opstellen passend beoordeling (op basis van mitigatie maatregelen die door de Schiphol-group wordt gerealiseerd)
- Mitigatieplan + koopovereenkomsten: december-maart.
- Start proces vergunningaanvraag: maart
- Afronden voorhang beide Kamers WLHB: april
- Advisering RvST (mei 2020) WLHB
- Opstellen ontwerpbesluit door LNV: april/mei
- Start ter visie legging (duurt 6 weken): juni
- Nota van Antwoord op ter visie legging natuurvergunning (oor LNV)
- Definitieve vergunning: augustus (uitloop tot oktober)
- Nader rapport op Rvs advies WLHB: augustus
- Bekrachtiging WLHB door Koning en contrasign & publicatie in de Staatscourant: september
- Inwerkingtreding: oktober

11.1

### Kritieke momenten in het alternatieve scenario

- Besluit MR 13/12/ over VVR
- Start proces vergunningaanvraag: maart
- Voorhang Tweede Kamer: begin april

- Voorhang Eerste Kamer: eind april (meireces EK 27/4 - 5/5)  
Start ter visie legging van de vergunning (uiterlijk juni) is een kritiek  
Graag ontvang ik van al deze trajecten een deterministische planning en een vergunning te  
een probabilistische. Mij is nu onvoldoende duidelijk wat er realistisch is. den met  
LNV.

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

**Datum**  
20 november 2019

## Risico's en beheersmaatregelen

11.1

11.1

## 2 Lopende ontwikkelingen

11.1

### Introdactie van drempelwaarden:

11.1

### Advies commissie Remkes:

- 11.1
- 
- 
- 
- 

11.1

10.2.e

**Bestuurskern**  
Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtverkeer

**Datum**  
20 november 2019

**Van:** 10.2.e ) - DBO  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK  
**Cc:** Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** FW: Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen  
**Datum:** maandag 2 december 2019 11:29:04  
**Bijlagen:** la\_mailhandtekening\_def.png  
 Brief Luchtvaart en stikstof.pdf  
 ATT00001.htm  
 Position paper luchtvaart en stikstof - bijdragen aan oplossingen.pdf  
 ATT00002.htm

---

Beste René,

10.2.e

Hartelijke groet,  
Jan Hendrik

---

**Van:** Ent, R. van der (René) - BSK 10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 29 november 2019 14:35  
**Aan:** Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen

Jan Hendrik

Bijgaand zend ik je ter info het position paper van Schiphol-Group. Vandaag hebben wij ook een notitie aan de secretaris van de commissie gestuurd, met antwoorden op de door hun aan ons gestelde vragen. Als het goed is heb je dat via René Vrugt langsgereken.

Groet,  
René

---

**Van:** Hanne Buis <10.2.e @lelystad-airport.nl>  
**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 13:01  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e ) - BSK  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** 10.2.e <10.2.e @lelystad-airport.nl>; 10.2.e @schiphol.nl;  
 10.2.e @schiphol.nl  
**Onderwerp:** Fwd: Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen

Rene, 10.2.e ,

Zie bijgaand de definitieve versies van de TwoPager en de Positionpaper. Dank voor jullie input.

As dinsdag call met het secretariaat van Cie Remkes, woensdag 08.00 gesprek m 10.2.e en Pieter Elbers.

Groet,  
Hanne

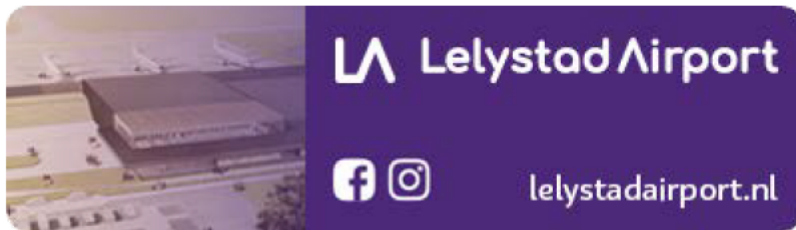
Met vriendelijke groet,

**Hanne Buis**

Algemeen directeur

Emoeweg 7  
8218 PC Lelystad

T 0320-10.2.e  
M



• •

Begin doorgestuurd bericht:

---

**From:** 10.2.e  
**Sent:** woensdag 27 november 2019 18:16  
**To:** 10.2.e 10.2.e <[@lysiasadvies.nl](mailto:@lysiasadvies.nl)>  
**Cc:** 10.2.e 10.2.e <[@lysiasadvies.nl](mailto:@lysiasadvies.nl)>; Adviescollege  
Stikstofproblematiek <[adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)>  
**Subject:** Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen

Beste 10.2.e

Bijgaand vind je een brief voor het Adviescollege, begeleid door een position paper. In deze documenten schetsen wij de huidige situatie en bijdragen aan oplossingen. Ook doen wij een aantal verzoeken. Op 4 december gaan wij hier graag over in gesprek met het Adviescollege.

Ter voorbereiding spreken wij elkaar dinsdag 3 december om 13h00.

Hartelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

+316 10.2.e

---

**From:** 10.2.e <[@lysiasadvies.nl](mailto:@lysiasadvies.nl)>  
**Sent:** donderdag 21 november 2019 12:50  
**To:** 10.2.e <[@schiphol.nl](mailto:@schiphol.nl)>; Adviescollege  
Stikstofproblematiek <[adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)>  
**Cc:** 10.2.e <[@lysiasadvies.nl](mailto:@lysiasadvies.nl)>; 10.2.e  
(AMSDP) - KLM <[10.2.e@klm.com](mailto:10.2.e@klm.com)>; 10.2.e  
<[@schiphol.nl](mailto:@schiphol.nl)>  
**Subject:** Bevestiging afspraak met Adviescollege Stikstofproblematiek voor advies luchtvaart

Beste <sup>10.2.</sup><sub>e</sub> en <sup>10.2.e</sup>,

Hierbij bevestig ik de afspraak op 4 december van 8:00 – 9:00 op het stadhuis in Den Haag in de collegekamer. Hartelijk dank voor de snelle reacties en fijn dat het gelukt is om een afspraak te plannen.

Namens het Adviescollege zullen in ieder geval Johan Remkes, Annemieke Nijhof en Rudy Rabbinge bij het gesprek aanwezig zijn. Vanuit het secretariaat zijn <sup>10.2.e</sup> en ik bij het overleg aanwezig en wij zullen ook voor de verslaglegging zorgen.

Ik vraag ons secretariaat om een agendaverzoek te sturen. Fijn als jullie de mailadressen van de deelnemers kunnen doorgeven (in ieder geval van Pieter Elbers en <sup>10.2.e</sup>). Ik heb de deelnemers namens Schiphol doorgegeven en verneem ook graag wie er naast Pieter Elbers vanuit KLM bij het gesprek aanwezig is. De receptie is op de hoogte en we zullen door hen naar de ruimte worden begeleid.

Graag verneem ik wanneer we de position paper en andere relevante informatie tegemoet kunnen zien.

Met vriendelijke groeten,

<sup>10.2.e</sup>

**LYSIAS ADVIES B.V.**

Soesterweg 310-D

3812 BH AMERSFOORT

T: 033 <sup>10.2.e</sup>

M: 06 <sup>10.2.e</sup>

E: [adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)

---

**From:** Adviescollege Stikstofproblematiek

<[adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)>

**Sent:** woensdag 20 november 2019 10:40

**To:** <sup>10.2.e</sup> <[@schiphol.nl](mailto:@schiphol.nl)>; <sup>10.2.e</sup> (AMSDP) -

KLM <<sup>10.2.e</sup> <[@klm.com](mailto:@klm.com)>

**Cc:** <sup>1</sup><sub>n</sub> <[@lysiasadvies.nl](mailto:@lysiasadvies.nl)>; <sup>10.2.e</sup> <[d@lysiasadvies.nl](mailto:d@lysiasadvies.nl)>

**Subject:** Afspraak met Adviescollege Stikstofproblematiek voor advies luchtvaart

Beste <sup>10.2.</sup><sub>e</sub> en <sup>10.2.e</sup>,

De Minister van LNV heeft het Adviescollege Stikstofproblematiek gevraagd om voor de jaarwisseling een advies uit te brengen over de luchtvaart. De vraag aan het Adviescollege is om te adviseren over wat de luchtvaart kan bijdragen aan vermindering van stikstofemissies en deposities, vanuit het uitgangspunt – zoals geformuleerd in het eerste advies van het Adviescollege – dat alle sectoren een bijdrage leveren, in een evenwichtige verhouding.

De aankomende periode wil het Adviescollege in gesprek gaan met zowel



deskundigen als belanghebbenden. Daarbij willen we ook graag KLM en Schiphol uitnodigen voor een gezamenlijk gesprek. Bij het gesprek zal vanuit het Adviescollege een delegatie van twee of drie personen aanwezig zijn. In het geval dat er vanuit het Adviescollege specifieke vragen zijn voor dit gesprek, zal ik deze ruim van te voren aan jullie doorgeven. Ik hoor graag per ommegaande wat jullie beschikbaarheid is op de onderstaande data zodat we hopelijk snel een geschikt moment kunnen vinden. Ook verneem ik graag wie vanuit de organisatie bij het gesprek aanwezig zullen zijn.

- 2 december (middag)
- 4 december (hele dag)
- 5 december (ochtend)

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

**LYSIAS ADVIES B.V.**

Soesterweg 310-D

3812 BH AMERSFOORT

T: 033 10.2.e

M: 06 10.2.e

E: [adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)

Please consider the environment before printing this e-mail

---

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

---



## Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen

Geachte leden van het Adviescollege,

U bent door het Ministerie van LNV gevraagd te adviseren over luchtvaart in relatie tot de uitstoot en depositie van stikstof. Als exploitant van de luchthavens Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport, Lelystad Airport en meerderheidsaandeelhouder in Eindhoven Airport wil Royal Schiphol Group (RSG) graag een bijdrage leveren aan een structurele oplossing van de stikstofdepositie in Nederland. Deze brief richt zich vooral op Schiphol en Lelystad Airport. De luchthavens van Eindhoven en Rotterdam-The Hague kennen een vergelijkbare opgave en ambitie.

De bijdrage van luchtvaart aan stikstofdepositie is zeer beperkt. RSG wil desalniettemin bijdragen aan vermindering van de depositie in Nederland via bronmaatregelen, mitigatie en natuurbehoud en –herstel. Omdat de beperkte bijdrage ook nog eens zeer gespreid is, pleit RSG tevens voor oplossingen via generieke maatregelen, zoals legalisatie van gerealiseerde projecten, een drempelwaarde of een generieke vrijstelling.

### Luchtvaart en stikstof

De uitspraak van de Raad van State over het PAS raakt heel Nederland. Ook de luchtvaart wordt geconfronteerd met uitstel in besluitvorming.

- Voor Schiphol is de vaststelling van een luchthavenverkeersbesluit (LVB 1) van belang. Hiermee wordt het (al in 2016 vastgestelde) nieuwe normen- en handhavingstelsel wettelijk geborgd, waardoor handhaving van de nieuwe normen mogelijk wordt gemaakt. De ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen was als prioritair project opgenomen in het PAS.
- Voor Lelystad Airport geldt dat het in 2015 vastgestelde luchthavenbesluit (LHB) gewijzigd moet worden in aanloop naar de opening voor commercieel handelsverkeer. Vanwege de geringe uitstoot is er eerder door Lelystad Airport een PAS-melding gedaan. Door de uitspraak van de RvS kunnen aan het PAS geen rechten meer worden ontleend.

Uitstel van besluitvorming heeft niet alleen negatieve effecten op het sterke netwerk van internationale verbindingen en de bijdrage van de luchtvaart aan de Nederlandse economie, maar ook op de rechtszekerheid voor omwonenden en de luchtvaartsector.

Het RIVM constateert dat luchtvaartactiviteit in Nederland 0,1% van de totale stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden veroorzaakt. Er is discussie over het effect van uitstoot boven 3.000 voet voor de depositie. Inclusief deze extra emissie schat het RIVM deze bijdrage op 0,5% (ter vergelijking: de bouwsector heeft een geschatte bijdrage van 0,6% en een vergelijkbaar maatschappelijk belang). Kenmerkend voor de luchtvaart is dat de beperkte stikstofbijdrage zich over heel Nederland verspreidt. Gebiedsgerichte mitigatie alleen is dan ook niet realistisch: eerdergenoemde generieke maatregelen zijn ook van groot belang.

## Bronmaatregelen

Een structurele oplossing begint met bronmaatregelen. RSG zet in op emissievrije grondactiviteiten op alle luchthavens van de groep in 2030. Om dat doel te bereiken zijn de volgende bronmaatregelen reeds genomen:

- Schiphol heeft al meer dan 15 miljoen passagiers per elektrische platformbus vervoerd, een besparing van 2,9 ton NO<sub>x</sub> sinds de introductie.
- Binnen het ov-concessiegebied Amstel-Meerlanden rijdt de grootste elektrische busvloot van Europa (100 bussen).
- Het taxivervoer van en naar luchthaven Schiphol is grotendeels elektrisch.
- Door toegang tot walstroom hoeven vliegtuigen op de meeste plekken niet langer hun hulpmotor op kerosine (APU) of een dieselaggregaat (GPU) te gebruiken.
- De afhandeling van vliegtuigen op Lelystad Airport is vrijwel volledig geëlektrificeerd en de terminal is op een duurzame manier gebouwd (LEED Gold certificaat).

Samen met de luchtvaartsector geven we deze ambitie in de komende jaren verder vorm:

- Schiphol stimuleert via haar tarieven luchtvaartmaatschappijen gebruik te maken van stillere en schonere vliegtuigen. Mede hierdoor wordt de vliegtuigvloot verder vernieuwd. Lelystad Airport zal een vergelijkbare tariefstructuur gaan toepassen.
- Al het verkeer en werktuigen op het platform worden emissievrij.
- Het aantal elektrische bussen in het ov-concessiegebied van Schiphol groeit naar 258 in 2021. Ov-bussen van en naar station Lelystad worden volledig elektrisch.

## Aanvullende maatregelen voor NO<sub>x</sub>-reductie

In aanvulling op de algemene bronmaatregelen wil RSG een aantal maatregelen nemen om bij te dragen aan versnelde emissiereductie van NO<sub>x</sub>:

- Versneld uitrollen van ontbrekende walstroomaansluitingen.
- Versneld overschakelen op emissievrije platformwerktuigen.
- Verder stimuleren van ov-gebruik van en naar Lelystad Airport voor passagiers en medewerkers.
- Taxiën met één motor minder.
- Onderzoek naar optimalisatie van vliegprocedures.
- Onderzoek naar opnemen NO<sub>x</sub>-emissies als criterium in toekomstige verdeelsleutel havengelden.

## Mitigatie, natuurbehoud en natuurherstel

RSG erkent het belang van het terugdringen van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en wil hieraan een actieve bijdrage leveren. Naast bronmaatregelen zetten we in op:

Mitigatie: RSG wil bijdragen aan het wegnemen en beperken van bronnen met grote depositie in Natura 2000-gebieden en bijdragen aan verduurzaming van dergelijke bronnen. Een denkrichting hiervoor is bijvoorbeeld de transformatie van veehouderijen nabij Natura 2000-gebieden.

Natuurbehoud en -herstel: Bij mitigatie wordt een deel van de ontstane ruimte ingezet voor natuurbehoud en -herstel. RSG is daarnaast bereid mee te denken en bij te dragen aan (de financiering van) gebiedsgerichte additionele maatregelen om de overbelasting aan stikstof te verminderen en Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats robuuster te maken. Een mogelijke denkrichting is bijvoorbeeld het adopteren van een natuurgebied met financiële middelen en/of projectcapaciteit.

## Tot slot

Om verdere stagnatie in besluitvorming te voorkomen zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar en beschreven in diverse kamerbrieven, zoals legalisering van projecten die inmiddels zijn gerealiseerd (Lelystad Airport en Schiphol LVB 1). Tevens is er een mogelijkheid tot introductie van een generieke vrijstelling of drempelwaarde.

Met bronmaatregelen en een bijdrage aan mitigatie en natuurbehoud- en herstel neemt RSG een brede maatschappelijke verantwoordelijkheid. Hiermee ontstaat de benodigde ruimte om het luchthavenverkeersbesluit van Schiphol (LVB 1) en het gewijzigde luchthavenbesluit (LHB) van Lelystad Airport vast te stellen, te legaliseren of (waar nodig) de Wnb-vergunningen te verlenen. Dat biedt zekerheid voor alle betrokkenen.

In het licht van enerzijds de geringe bijdrage en anderzijds de wens om een brede maatschappelijke oplossingsbijdrage te leveren, vraagt RSG het Adviescollege te adviseren over een passende benadering om te borgen dat de luchtvaart haar belangrijke economische en maatschappelijke rol kan blijven vervullen en tegelijk een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de problematiek.

U vindt een uitgebreide toelichting bij deze brief in het bijgevoegde position paper. Wij gaan graag met u in gesprek over de mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan mitigatie en het behoud en herstel van Nederlandse Natura 2000-gebieden.

Royal Schiphol Group  
27 november 2019



# **Luchtvaart en stikstof: bijdragen aan oplossingen**

Position paper

27 november 2019

# 1 Inleiding en samenvatting

De uitspraak van de Raad van State over het PAS raakt heel Nederland: de bouw, infrastructuur en de agrarische sector. Ook de luchtvaart wordt geraakt: besluitvorming en vergunningstrajecten liggen stil. Ondanks een geringe stikstofdepositie vindt Royal Schiphol Group dat een bijdrage aan oplossingen vanuit de luchtvaartsector niet achter kan blijven. Royal Schiphol Group<sup>1</sup> wil meedenken over én meewerken aan oplossingen in deze gezamenlijke uitdaging.

Iedereen in Nederland staat voor het vraagstuk om met een nieuwe, integrale en duurzame aanpak te komen. Een aanpak waarbij de natuur herstelt, biodiversiteit wordt bevorderd en er ruimte blijft voor economische ontwikkeling.

De luchtvaart veroorzaakt 0,1% van de totale stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. De totale uitstoot - als emissies boven de internationale grens van 3.000 voet (914 meter) worden meegenomen - ligt iets hoger maar is alsnog beperkt. In het publieke domein bestaat onduidelijkheid hierover, evenals het al dan niet beschikken over een natuurvergunning.

Dit document schetst de huidige situatie, inclusief een toelichting op de grens van 3.000 voet en de wettelijke kaders waarin de luchthavens opereren. Royal Schiphol Group wil daarnaast bijdragen aan vermindering van de depositie in Nederland via bronmaatregelen, mitigatie en natuurbehoud en – herstel.

Omdat de beperkte bijdrage van de luchtvaart ook nog eens zeer gespreid is, pleit RSG tevens voor oplossingen via generieke maatregelen, zoals een drempelwaarde, legaliseren of generieke vrijstelling.

---

<sup>1</sup> Waar in deze tekst Schiphol staat wordt verwezen naar Amsterdam Airport Schiphol. Waar Royal Schiphol Group staat wordt verwezen naar de luchthavens Schiphol, Lelystad, Rotterdam-The Hague en Eindhoven.

## 2 Royal Schiphol Group

Royal Schiphol Group is de exploitant van de luchthavens Schiphol, Lelystad Airport en Rotterdam-The Hague Airport en meerderheidsaandeelhouder van Eindhoven Airport. Met onze missie Nederland te verbinden met de rest van de wereld speelt Royal Schiphol Group een belangrijke maatschappelijke en economische rol. Schiphol behoort tot de best verbonden luchthavens ter wereld en biedt, via bijna 100 luchtvaartmaatschappijen, rechtstreekse verbindingen met 327 internationale bestemmingen. Dit wereldwijde bereik wordt versterkt door onze regionale luchthavens.<sup>2</sup>

### 2.1 Belang voor Nederland

In onze alsmaar verder globaliserende wereld neemt het belang van internationale verbindingen steeds verder toe. Dat geldt zeker voor een open economie zoals die van Nederland. De luchtvaart is een belangrijke drager van deze connectiviteit, omdat ze mensen verbindt, de handel bevordert en de groei van het bedrijfsleven ondersteunt.

De Nederlandse luchtvaartsector draagt daarmee ook aanzienlijk bij aan de werkgelegenheid en de groei van het bbp. De totale bijdrage van de luchtvaart aan de Nederlandse economie wordt geschat op 4,5 procent van het bbp en 370.000 banen, in de vorm van directe, indirecte, afgeleide en katalytische werkgelegenheid. Daarnaast wijzen maatschappelijke kosten-batenanalyses op een belangrijk netto-positief effect van connectiviteit voor de welvaart in Nederland.<sup>3</sup>

Naast alle voordelen heeft de luchtvaart ook negatieve effecten op de leefomgeving en het milieu. Het terugdringen van de uitstoot van schadelijke stoffen en geluid is daarom essentieel.

### 2.2 Stikstofproblematiek en onze luchthavens

Vliegen gaat gepaard met emissies van onder andere stikstofoxiden. Daarnaast komen stikstofoxiden vrij op de luchthaven bij onder andere platformverkeer en de bouw, onderhoud en renovatie van onze gebouwen en infrastructuur. De luchthavens van Royal Schiphol Group hebben de ambitie om alle grondgebonden activiteiten in 2030 emissievrij te verzorgen. Bij de ambitie om de emissies tot nul terug te brengen en bij het uitvoeren van OVV-aanbevelingen ter verbetering van de veiligheid vormen de stikstofemissies in verband met benodigde bouwactiviteiten een mogelijk knelpunt.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Zie voor meer informatie: [www.jaarverslagschiphol.nl](http://www.jaarverslagschiphol.nl)

<sup>3</sup> SEO (2017): Economische Effecten Schiphol (link opgenomen in bronvermelding). Zie verder ook: SEO (2015), Bel & Fageda (2008), InterVISTAS (2007), Ivy et al (1995), Green et al. (2007), Allroggen & Malina (2014), Van de V jver (2014), Gillen et al. (2015).

<sup>4</sup> Zie voor meer informatie: [www.integralsafetyschiphol.nl](http://www.integralsafetyschiphol.nl)

## 3 Emissie en depositie van luchtvaart

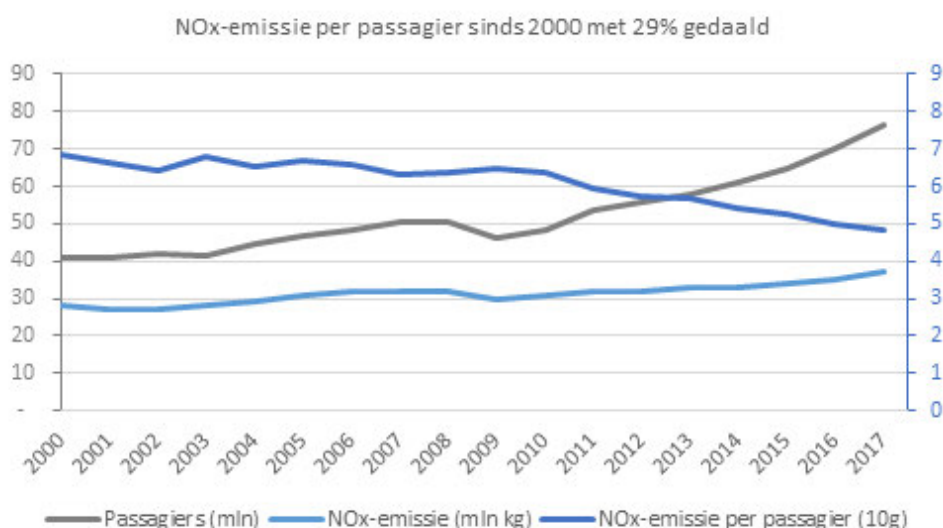
Dit hoofdstuk beschrijft de NO<sub>x</sub>-emissies en NO<sub>x</sub>-depositie van luchtvaart in Nederland (inclusief de grondoperatie). Emissies boven 3.000 voet zijn eveneens beschreven.

### 3.1 NO<sub>x</sub>-emissie van luchtvaart

Emissie van stikstofoxiden door de Nederlandse luchtvaart omvat de uitstoot van vliegtuigen en grondgebonden activiteiten op de luchthavens. Deze emissies worden vastgesteld op basis van een internationale standaard van de VN-luchtvaartorganisatie ICAO. Deze standaard bevat alle activiteiten in de zogenaamde *Landing and Take-off cycle* (LTO-cyclus) van een vliegtuig tot 3.000 voet (914 meter). Deze LTO-cyclus bevat onder andere het taxiën naar de startbaan, starten en opstijgen tot 3.000 voet. Ook het aanvliegen vanaf 3.000 voet, de landing en het taxiën naar de gate vallen hieronder.

Uit de MER 2016<sup>5</sup> blijkt dat de NO<sub>x</sub>-emissie op Schiphol in 2015 voor 86% wordt bepaald door de start en landing, voor 10% door het taxiën van en naar de baan en 4% door andere activiteiten zoals platformverkeer, het gebruik van de APU/GPU (aggregaten) en het gebruik van de proefdraaiplaats. In de totale emissie wordt ook het verkeer van en naar Schiphol meegeteld. Het aandeel van dit verkeer in de NO<sub>x</sub>-emissie is nihil (< 1%).

De NO<sub>x</sub>-emissie van de Nederlandse luchtvaart is sinds 2000 met gemiddeld 1,8% per jaar toegenomen. Per passagier is de emissie echter flink gedaald. Figuur 1 geeft een overzicht van de absolute luchtvaartemissies, het aantal passagiers en de emissie per passagier over de periode 2000-2017.<sup>6</sup>



Figuur 1 Jaarlijkse emissie van stikstofoxiden door luchtvaart<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Het bronnenoverzicht bevat een verwijzing naar dit document

<sup>6</sup> CBS Statline

<sup>7</sup> CBS Statline

De NO<sub>x</sub>-emissie per vliegtuigbeweging op Schiphol is sinds 2015 met 2,9% afgenomen. De totale emissie is echter toegenomen, omdat het verkeersvolume met 11% is gegroeid van circa 450.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen.<sup>8</sup>

### Emissies boven 3.000 voet

Vliegtuigen stoten ook stikstof uit boven een hoogte van 3.000 voet. Emissies boven de 3.000 voet vinden voornamelijk plaats in de *cruise* fase van een vlucht, onderdeel van de *Climb, Cruise and Descent cycle* (CCD). De atmosferische menglaag bevindt zich over het algemeen onder deze hoogte van 3.000 voet. Stoffen die uitgestoten worden boven de menglaag verspreiden zich in de vrije atmosfeer. De atmosfeer kent geen landsgrenzen: een deel van de uitstoot verspreidt zich naar het buitenland; omgekeerd vermengen de stoffen uit het buitenland zich met stoffen in de Nederlandse atmosfeer. Ook reageren deze stoffen met elkaar, waardoor ze gedeeltelijk afbreken. Stoffen boven de menglaag kunnen het aardoppervlak bereiken – onduidelijk is in welke mate, na hoeveel tijd en op welke plaats dit gebeurt.<sup>9</sup>

De uitwisseling tussen de menglaag en de vrije atmosfeer is beperkt, waardoor emissies boven de menglaag geen invloed hebben op de onderliggende lokale luchtkwaliteit.<sup>10</sup> Daarbij geldt nog dat de emissiebronnen boven de menglaag niet toe te wijzen zijn aan specifieke depositie, omdat niet voorspeld kan worden waar de stikstofdepositie plaats zal vinden. Depositie van emissies boven de menglaag wordt daarom niet toegerekend aan een specifiek project, luchthaven of andere bron.

De internationale consensus is dat emissies boven de menglaag van zeer beperkte invloed zijn op de depositie van stikstof op grondniveau.<sup>11</sup> Het RIVM schat in dat vliegverkeer boven 3.000 voet maximaal 0,5% bijdraagt aan de totale stikstofdepositie. Nederland heeft zeer weinig invloed op deze emissies, het grootste deel bestaat uit overvliegend verkeer en emissies buiten onze landsgrenzen. Depositie van emissies tot 3.000 voet bedraagt circa 0,1% van het totaal. De bijdrage van de luchtvaartsector aan depositie wordt daarmee geschat op circa 0,6%.<sup>12</sup>

Alle luchtvaartemissies, ook boven 3.000 voet, zijn opgenomen in metingen van de achtergrondconcentraties van stikstofdepositie.<sup>13</sup> In berekeningen van de stikstofdepositie wordt deze achtergrondconcentratie opgeteld bij de depositie van Schiphol. Bijlage A gaat nader in op de emissies boven 3.000 voet.

## 3.2 NO<sub>x</sub>-depositie van luchtvaartemissies

De bijdrage van luchtvaartbronnen aan de gemiddelde stikstofdepositie in Nederlandse Natura 2000-gebieden is ongeveer 1,8 mol/ha/jaar. Dat is 0,1% van de totale stikstofdepositie in Nederlandse Natura 2000-gebieden in 2018,<sup>14</sup> conform de cijfers die het Adviescollege Stikstofproblematiek hanteert.<sup>15</sup> De luchthaven Schiphol heeft het grootste aandeel in deze bijdragen.

Figuur 2 geeft indicatieve depositiebijdragen weer voor de Natura 2000-gebieden die relatief het zwaarst belast worden door de activiteiten van luchthaven Schiphol (incl.

<sup>8</sup> Concept MER voor LVB 1. Het exacte aantal vliegbewegingen was 450.679 in 2015 en 496.740 in 2017. Zie ook <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>

<sup>9</sup> KNMI

<sup>10</sup> Adecs (2009), pagina 21; Federal Aviation Administration (FAA) - US Department of Transportation (2000), pagina 10; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018) pagina 102; Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) (2018) pagina 24

<sup>11</sup> ICAO (2011) pagina 8-1 (p183); FAA (2000); Janicke et al., (2007); ICAO (2008)

<sup>12</sup> ÉénVandaag (2019)

<sup>13</sup> Brief van minister van IenW van 15 oktober 2019 aan de Tweede Kamer (IENW/BSK-2019/212573)

<sup>14</sup> Rijksoverheid (2019)

<sup>15</sup> Adviescollege Stikstofproblematiek (2019)



vliegverkeer)<sup>16</sup>. Deze bijdrage, als percentage van de feitelijke situatie op dit moment, verschilt per gebied en is circa 0,2% tot 0,5%.<sup>17</sup> De bijdrage op verder weg gelegen gebieden is kleiner, overeenkomstig de inschatting van RIVM dat het totale aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie op alle Nederlandse Natura 2000-gebieden 0,1% is.

Natura2000-gebieden met hoogste depositiebijdrage van Schiphol	Kritische depositie-waarde	Feitelijke situatie 2018	Indicatieve bijdrage Schiphol	Aandeel Schiphol
Meijendel & Berkheide	714	1357	2,4	0,18%
Coepelduynen	1071	1105	2,1	0,19%
Kennemerland-Zuid	714	1175	4,8	0,41%
Noordhollands Duinreservaat	714	1147	3,0	0,26%
Eilandspolder	714	1079	2,7	0,25%
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	714	1224	4,6	0,38%
Polder Westzaan	714	1193	4,9	0,41%
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	714	1142	6,0	0,53%
Naardermeer	714	1555	5,4	0,35%
Botshol	714	1352	6,4	0,47%
Oostelijke Vechtplassen	714	1488	5,3	0,36%
Nieuwkoopse Plassen & De Haack	714	1253	3,6	0,29%

**Figuur 2 Indicatie van stikstofdepositie in de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, inclusief de absolute bijdrage van Schiphol, in mol/ha/jaar (MER 2016)<sup>18</sup>**

<sup>16</sup> In de MER voor LVB 1 en LVB 2 wordt de komende maanden onderzocht wat de stikstofdepositie is van Schiphol in 2015, 2020 en 2025 b j respectievelijk 450.000, 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen. Deze cijfers zijn nog niet beschikbaar. Op basis van eerdere berekeningen uit MER 2016 zijn wel resultaten bekend. Figuur 2 bevat deze resultaten voor 500.000 vliegbewegingen.

<sup>17</sup> Verschillende maatregelen die bijdragen aan een reductie van stikstofemissies worden in de praktijk al toegepast, maar zijn nog niet verwerkt in de gebruikte rekenmodellen. Dit wordt wel verwerkt in de rekenmodellen voor de berekeningen ter voorbereiding op LVB 1 en LVB 2. Het aandeel van Schiphol op de depositie in deze gebieden wordt daarmee naar verwachting naar beneden bijgesteld.

<sup>18</sup> De indicatieve bijdrage van Schiphol betreft de prognose van de MER 2016, op basis van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020.

## 4 Wet- en regelgeving

De luchtvaart en luchtvaartactiviteiten zijn gebonden aan internationale en nationale wet- en regelgeving. Deze paragraaf geeft een beknopt overzicht van de kaders voor de exploitatie van luchthavens op grond van de Wet luchtvaart, voor zover deze van belang zijn in verband met de stikstofproblematiek, het natuuronderzoek voor de luchtvaart tot nu toe en de relatie met de Wet natuurbescherming en het PAS. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de situaties voor Schiphol en voor Lelystad.<sup>19</sup>

### 4.1 Wet luchtvaart

Besluitvorming over luchthavens is sinds 2003 gereguleerd in de Wet luchtvaart. Daarvoor werd het juridisch kader gevormd door een combinatie van de Luchtvaartwet in samenhang met de (toenmalige) Wet Ruimtelijke Ordening (WRO). Daarbij waren de strategische beleidskaders, zoals planologische kernbeslissingen en structuurschema's kader stellend.<sup>20</sup> Besluitvorming over de exploitatie van de luchthavens en de daarbij behorende milieugebruiksruimte vond plaats via zogenoemde Aanwijzingsbesluiten op basis van de toenmalige Luchtvaartwet en de WRO.

De Wet luchtvaart maakt onderscheid tussen

- a) Luchthaven Schiphol;
- b) Burgerluchthavens van regionale betekenis;
- c) Burgerluchthavens van nationale betekenis; en
- d) Militaire luchthavens.

Voor iedere luchthaven moet een luchthavenbesluit (LHB) worden vastgesteld als sprake is van extern veiligheidsrisico of geluidbelasting vanwege het vliegverkeer dat gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven, bijvoorbeeld in verband met bouw- of hoogtebeperkingen voor de omgeving in zogenoemde beperkingengebieden. Het bovengenoemde onderscheid bepaalt op welk niveau besluitvorming ten aanzien van de betreffende luchthaven plaatsvindt. Voor Schiphol, Lelystad en Rotterdam (luchthavens van nationale betekenis) en Eindhoven (militaire luchthaven)<sup>21</sup> is een LHB vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur.

Een LHB reguleert de milieugebruiksruimte voor het 'luchtzijdige' gebruik van de luchthaven (kort gezegd: het vliegverkeer). Voor de grondgebonden activiteiten op de luchthaven (bijvoorbeeld het proefdraaien van de motoren) geldt de reguliere milieuwetgeving, waaronder de Wet milieubeheer (Wm), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en daarop gebaseerde regelgeving. Het luchthavenbesluit heeft directe doorwerking naar noodzakelijke aanpassingen van het bestemmingsplan en de toetsing van bouwplannen binnen een beperkingengebied.<sup>22</sup>

Voor Schiphol geldt een andere regeling. De ruimtelijke regulering van de omgeving van luchthaven Schiphol is vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in plaats van het

<sup>19</sup> Het voert te ver in dit document ook de regulering van Eindhoven Airport en Rotterdam/The Hague Airport uit te schrijven. Geen van de luchthavens kent dezelfde regulering. Het gaat in dit document vooral om de hoofdlijnen en niet om de casuïstiek.

<sup>20</sup> Zie bijvoorbeeld de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (1995) en het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (1999).

<sup>21</sup> Eindhoven is een militaire luchthaven die voor commercieel burgerluchtverkeer wordt gebruikt (medegebruik o.b.v. een 'vergunning' van Defensie). Voor Eindhoven Airport geldt dat Defensie samen met IenW het LHB heeft vastgesteld. Voor militaire luchthavens is ook LNV bevoegd gezag voor de natuurvergunning. Overigens: LNV vindt dat de provincie bevoegd gezag is voor de natuurvergunning voor zover het gaat om grondgebonden activiteiten. Op dit moment is het debat daarover tussen IenW en LNV voor zover ons bekend nog niet beslecht.

<sup>22</sup> . Op grond van artikel 8.8 lid 3 Wet luchtvaart<sup>22</sup> dient de gemeenteraad binnen een jaar na inwerkingtreding van het LHB een bestemmingsplan vast te stellen dat in overeenstemming is met het LHB.

LHB. Dat is ook een verklaring waarom het LHB waarin de milieugebruiksruimte voor Schiphol is geregeld, ter onderscheiding van het LIB, het Luchthavenverkeersbesluit" (LVB) wordt genoemd.

Voor een LVB/LHB en eventuele wijzigingen daarvan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Onderdeel van het MER is steeds een natuurtoets geweest, waarin ook de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden in kaart zijn gebracht, steeds naar de stand van de zaken, kennis en wetenschap van dat moment.

Bijlage B geeft een overzicht van de luchthavenbesluiten die thans gelden voor Schiphol en Lelystad, zodat de context waarin de stikstofproblematiek voor de luchthavens speelt op hoofdlijnen in beeld is.

## 4.2 Maatregelen en grenswaarden in wetgeving

De NO<sub>x</sub>-emissies van Schiphol zijn aan grenzen geboden. Dit is geborgd in het LVB:

- Artikel 3.2 van het LVB Schiphol bevat een passage met regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken. Vliegtuigen taxiën zoveel als mogelijk met één motor uit en gebruiken walstroom in plaats van de APU.<sup>23</sup>
- Artikel 4.3.1 van het LVB Schiphol stelt grenswaarden voor NO<sub>x</sub>-emissies per ton MTOW<sup>24</sup> in het kader van de volksgezondheid. Schiphol voldoet ruimschoots aan deze normen.<sup>25</sup>

## 4.3 Wet natuurbescherming en het PAS

De Natuurbeschermingswet 1998 is in oktober 2005 in werking getreden en op onderdelen zelfs pas in februari 2009. Vanaf januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming (Wnb).

Voor het luchtzijdige deel van de exploitatie van de luchthavens van Royal Schiphol Group (Schiphol, Lelystad, Rotterdam/The Hague en Eindhoven) zijn niet eerder vergunningen verleend op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 of de Wet natuurbescherming. Naar het oordeel van de luchthavens bestonden voor de relevante referentiedatum uit de Habitatrichtlijn toestemmingsbesluiten, veelal in de vorm van Aanwijzingsbesluiten of luchthaven(verkeers)besluiten. Bijlage B bevat een nadere toelichting op dit punt.

Voor de uitbreiding van Lelystad Airport is een PAS-melding gedaan in 2016 (die vanwege de actualisatie in 2018 is herhaald in 2019). Een Wnb-vergunning voor andere mogelijke effecten op Natura 2000-aspecten (niet zijnde stikstof) is destijds niet nodig geacht, zo volgt uit een 'rechtsoordeelbrief' van de staatssecretaris van Economische Zaken.<sup>26</sup> In het PAS was een reservering opgenomen voor Schiphol tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Inmiddels is aanvullend natuuronderzoek in gang gezet voor Lelystad en voor Schiphol. Doel is om snel maar zorgvuldig het LHB Lelystad gewijzigd te kunnen vaststellen. Dat geldt ook voor het vaststellen van een nieuw LVB voor Schiphol. Met dit LVB kan het Nieuw Normen en Handhavingstelsel (NNHS) worden vastgelegd. Dit maakt handhaving mogelijk van de feitelijke situatie van 500.000 jaarlijkse vliegbewegingen en huidige grenswaarden.

<sup>23</sup> APU (Auxiliary Power Unit) is de hulpmotor in de staart van het vliegtuig. Deze wordt gebruikt om de hoofdmotoren onder de vleugels op te starten. Als deze uitstaan zorgt de APU ook voor de energievoorziening van de airco, verlichting en boordapparatuur.

<sup>24</sup> Maximum Take-Off Weight, het maximale gewicht van een vliegtuig bij de start

<sup>25</sup> ILT (2019) pagina 38.

<sup>26</sup> [https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC\\_3138\\_17/1/](https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_3138_17/1/)

## 5 Bronmaatregelen

Royal Schiphol Group en de luchtvaartsector nemen een aantal bronmaatregelen om tot een emissiereductie te komen. Deze maatregelen zijn onder te verdelen in het reduceren van de emissies die vrijkomen bij de activiteiten op de luchthaven (grondgebonden emissies) enerzijds en vliegtuigemissies anderzijds.

### 5.1 Emissievrije luchthavens in 2030

De grondgebonden CO<sub>2</sub>-emissies vallen binnen de kaders van het Klimaatakkoord van Parijs. Dat betekent voor Nederland als geheel een reductie van tot 95% van alle CO<sub>2</sub>-emissies. Royal Schiphol Group wil, samen met de partners in de luchtvaartsector, vooroplopen in de reductie van schadelijke emissies. Hiermee bereiken we ook een sterke reductie in NO<sub>x</sub>-uitstoot van grondgebonden activiteiten. In 2030 zijn onze luchthavens emissievrij.

De afgelopen jaren is al actief gestuurd op een reductie van emissies op en rond de luchthavens, een aantal voorbeelden:

- Schiphol nam eerder al volledig elektrische bussen in gebruik voor het vervoer van passagiers van en naar vliegtuigen. Dit leverde een directe reductie op van 1.473 ton CO<sub>2</sub> en 2,9 ton NO<sub>x</sub> sinds de introductie.
- Alle Royal Schiphol Group-luchthavens opereren sinds 2018 op windenergie. Een besparing van 92 miljoen kilo CO<sub>2</sub>.
- Binnen het ov-concessiegebied Amstel-Meerlanden rijdt de grootste elektrische busvloot van Europa (100 bussen).
- Het taxivervoer van en naar Schiphol is grotendeels elektrisch.
- Door toegang tot walstroom hoeven vliegtuigen de meeste plekken niet langer hun hulpmotor op kerosine (APU) of een dieselaggregaat (GPU) te gebruiken. Voor plekken waar dit nog niet mogelijk is worden E-GPU's getest. De elektrische GPU's leveren zero-emissie stroom aan vliegtuigen op de grond.
- KLM stapte afgelopen zomer in de grondoperatie over van conventionele diesel naar *gas-to-liquid* (GTL). De eerste resultaten laten een reductie zien van 16% aan NO<sub>x</sub> per liter.
- De afhandeling van vliegtuigen op Lelystad Airport is vrijwel volledig geëlektrificeerd en de terminal is op een duurzame manier gebouwd (LEED Gold certificaat).

Voor 2030 is onze doelstelling ambitieuzer: zero-waste en zero-emissie. Dit betekent dat er geen CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof meer vrijkomen bij het gebruik van energie en brandstof voor onze eigen bedrijfsvoering en de grondgebondenactiviteiten aan luchtzijde. Dat gaan we doen door:

- Het aantal zero-emissie bussen dat passagiers van en naar vliegtuigen brengt uit te breiden.
- Het busvervoer richting de parkeerplaatsen volledig te elektrificeren.
- Introductie deelfietsen en zero-emissie deelauto's
- Plaatsen van laadpunten voor de koeling van trucks. Op termijn kunnen hiermee ook hybride trucks opgeladen worden.
- In 2025 is ons eigen wagenpark volledig zero emissie. Voor grotere voertuigen wordt een alternatief ontwikkeld.

Schiphol stimuleert via haar haventarieven luchtvaartmaatschappijen gebruik te maken van stillere en schonere vliegtuigen. Het is voor luchtvaartmaatschappijen financieel daardoor aantrekkelijk stillere en schonere vliegtuigen in te zetten en onaantrekkelijk om gebruik te maken van lawaaiige vliegtuigen.

- De havengelden kennen op dit moment een differentiatie op de volgende dimensies:

- Geluidsklasse
- Gewicht
- Tijdstip
- Type vlucht
- Locatie van afhandeling
- Geluidsklasse en gewicht zijn een goede indicator voor emissies. Voor de volgende driejaarlijkse periode wordt onderzocht hoe nog beter gestuurd kan worden op emissiereductie.
- Daarnaast gaan we onze partners in de luchthavenoperatie als volgt stimuleren:
  - Invoeren van een lage emissie zone.
  - Equipment pooling: het delen van materialen die worden gebruikt voor de afhandeling van vliegtuigen door de afhandelaren.
  - Stimuleren van elektrisch rijden: in 2018 zijn er zo'n 150 nieuwe laadstations in gebruik genomen, waarmee het totaal op ongeveer 400 komt; in 2019 worden er nog eens 150 geleverd.

## 5.2 Emissiereductie vliegverkeer

In de afgelopen jaren is al veel gedaan om de uitstoot te verminderen. Door vlootvernieuwing en operationele maatregelen zoals taxiën met één motor minder wordt brandstof bespaard. Dit leidt tot minder uitstoot van NO<sub>x</sub> en andere emissies.

Verdere reductie van NO<sub>x</sub> loopt via vlootvernieuwing en verbeterde procedures. De vloot blijft zich in de komende jaren steeds verder vernieuwen. Maatschappijen worden hierin ook gestimuleerd door de tariefstelling van Schiphol. Zo faseert KLM op dit moment alle Boeing 747 toestellen uit. Een tweede route is het verbeteren van de procedures. Maatregelen als bijvoorbeeld glijvluchten en de *Noise Abatement Procedure* (NADP2) beperken het brandstofverbruik.

## 5.3 Ontwikkelingen in emissiemodellen

Emissiemodellen berekenen de stikstofdepositie op basis van invoergegevens over onder andere vliegprocedures. Sommige reeds geïmplementeerde maatregelen zijn nog niet in deze modellen verwerkt, zoals bijvoorbeeld *reduced take-off thrust* en *idle reverse thrust*. Bij deze procedures komen er minder emissies vrij door gebruik van een lager motorvermogen. Vanwege de lange start- en landingsbanen op Schiphol is het niet nodig om het maximale motorvermogen te gebruiken.

Het effect van deze maatregelen op stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden is nog niet onderzocht. We hopen deze resultaten begin 2020 inzichtelijk te krijgen. Naar verwachting hebben deze maatregelen een positief effect op de stikstofdepositie.

## 6 Mitigatie, natuurherstel en natuurbehoud

Het Adviescollege Stikstofproblematiek constateert in haar eerste advies dat een bijdrage van alle sectoren noodzakelijk is: "Alle economische sectoren die stikstofuitstoot kennen, dienen een bijdrage te leveren, in een evenwichtige verhouding, waarbij kosteneffectiviteit in ogenschouw wordt genomen."<sup>27</sup>

De luchtvaartsector is hard op weg om de emissies van grondgebonden activiteiten te reduceren.<sup>28</sup> Ook in de emissiebeperking van het vliegverkeer worden grote stappen gezet, maar dit pad kent andere afhankelijkheden en snelheid. Zelfs een substantiële reductie van stikstofemissies van de luchtvaart levert beperkte winst op voor de betreffende natuurgebieden. Ecologisch gezien draagt de luchtvaart niet significant negatief bij aan de instandhouding van Natura 2000-gebieden. Een set van bescheiden maatregelen om de individuele bijdrage per gebied te mitigeren of compenseren is niet effectief. In aanvulling op de genomen bronmaatregelen wil Royal Schiphol Group daarom een bijdrage leveren via mitigatie, natuurbehoud en natuurherstel.

Mitigatie: RSG wil bijdragen aan het wegnemen en beperken van bronnen met grote depositie in Natura 2000-gebieden en bijdragen aan verduurzaming van dergelijke bronnen. Een denkrichting hiervoor is bijvoorbeeld een bijdrage aan de transformatie van veehouderijen nabij Natura 2000-gebieden.

Natuurbehoud en natuurherstel: Bij mitigatie wordt een deel van de ontstane ruimte ingezet voor natuurbehoud en –herstel. RSG is daarnaast bereid mee te denken en bij te dragen aan (de financiering van) gebiedsgerichte additionele maatregelen om de overbelasting aan stikstof te verminderen en Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats robuuster te maken. Een mogelijke denkrichting is bijvoorbeeld het adopteren van een natuurgebied met financiële middelen en/of projectcapaciteit.

Royal Schiphol Group wil via deze maatregelen een duurzame oplossingsbijdrage leveren. Hierbij valt te denken aan een bijdrage aan de transformatie van de landbouw, natuurherstel in een van de genoemde gebieden en gebiedsontwikkeling. Dat kan zowel op financieel vlak als projectmatig, beleidsmatig of in manuren. Hierbij snijdt het mes aan meerdere kanten: dergelijke oplossingen leveren ook een bijdrage aan de kwaliteit van leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave. RSG treedt graag in overleg met ecologen, Rijksheren, het ministerie van LNV en andere stakeholders om te bespreken wat een nuttige en zinvolle bijdrage kan zijn.

---

<sup>27</sup> Adviescollege Stikstofproblematiek (2019)

<sup>28</sup> Zie hiertoe ook het actieplan Slim én Duurzaam en het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart

## 7 Verzoeken aan Adviescollege Stikstofproblematiek

Royal Schiphol Group verbindt Nederland met de rest van de wereld. Dit gaat gepaard met stikstofemissies op de grond (bouwwerkzaamheden, grondoperatie) en stikstofemissies in de lucht (vliegtuigbewegingen). De luchthavens van Royal Schiphol Group en haar sectorpartners hebben er belang bij dat het Adviescollege Stikstofproblematiek met concrete en werkbare adviezen komt. Dit hoofdstuk bevat onze belangrijkste verzoeken.

### Gebiedsinformatie

Verzoek de betrokken provincies en gebiedsbeheerders om actuele monitoringsinformatie per direct publiek ter beschikking te stellen. Een gedeelde informatiepositie kan helpen bij het snel tot stand komen van een oplossing. Het is daarom goed als Rijk, provincie en andere overheidspartijen de benodigde gebiedsinformatie publiekelijk beschikbaar maken. Hetzelfde geldt voor actuele monitoringsinformatie op grond van getroffen en in uitvoering zijnde gebiedsmaatregelen uit de beheerplan- en/of het PAS-maatregelenpakket.

Het is voor alle betrokken partijen cruciaal dat een slag wordt gemaakt van zeer technische (ver)rekeningen naar de ecologische werkelijkheid en de ecologische beoordeling. Dit laatste is ook van belang bij het volgende punt, invoering van een drempelwaarde.

### Drempelwaarde

Adviseer over de randvoorwaarden en mogelijkheden om een drempelwaarde in te stellen voor zeer beperkte bijdragen van bijvoorbeeld vliegverkeer én voor tijdelijke depositie. Dat laatste is onder meer relevant voor 'landzijdige' bouwwerkzaamheden.

Adviseer over de mogelijkheden voor mitigatie gekoppeld aan vergunningverlening bij beperkte depositie in overbelast gebied, indien drempelwaarde niet wordt overschreden. In deze opzet zou een vergunningplicht gehandhaafd blijven, ook indien bijdragen onder de drempelwaarde blijven. Een vergunning voor bijdragen onder de drempelwaarde zou echter altijd worden verleend. Vanwege de cumulerende effecten is het denkbaar dat algemene (bron)maatregelen noodzakelijk zijn voor een geborgde daling van achtergronddepositiewaarden. Ook de koppeling van een drempelwaarde aan een extra impuls voor gebiedsbeheermaatregelen is denkbaar.

### Vergunningplicht

Adviseer over het legaliseren van de huidige situatie. Lelystad en Schiphol waren opgenomen in het PAS en zijn inmiddels gerealiseerd. Voor Lelystad is daarvoor een PAS-melding gedaan. Voor Schiphol, in afwachting van het LVB, zijn de activiteiten inmiddels ook gerealiseerd. Voor Schiphol is er bij legalisatie van de activiteiten daardoor geen sprake van een additionele stikstofdepositie.

Adviseer over de mogelijkheid en wenselijkheid om op langere termijn het toetsingskader voor stikstofdepositie van luchthavens in lijn te brengen met toetsingskaders voor andere grote infrastructurele projecten (vergelijkbaar met bijvoorbeeld een Tracébesluit).

## 8 Bronnen

Actieplan Slim én Duurzaam (2018)

<http://www.dutchaviation.nl/downloads/actieplan039slimenduurzaam039.pdf>

ADECS (2009) <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-24503.pdf>

Adviescollege Stikstofproblematiek (2019)

[https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/09/25/eerste-advies-adviescollege-stikstofproblematiek/Niet\\_alles\\_kan\\_Eerste\\_advies\\_Adviescollege\\_Stikstofproblematiek.pdf](https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/09/25/eerste-advies-adviescollege-stikstofproblematiek/Niet_alles_kan_Eerste_advies_Adviescollege_Stikstofproblematiek.pdf)

CBS Statline (data voor 2017)

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70947NED/table?ts=1570618789036>

CBS (2019) <https://www.cbs.nl/nl-nl/faq/luchtvaart/hoeveel-uitstoot-veroorzaakt-de-nederlandse-luchtvaart->

ÉénVandaag (2019)

<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/is-de-luchtvaart-echt-maar-een-kleine-vervuiler-5-vragen-over-vliegverkeer-en-stikstof/>

Federal Aviation Administration (FAA) - US Department of Transportation (2000)

[https://www.faa.gov/regulations\\_policies/policy\\_guidance/envir\\_policy/media/catex.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/envir_policy/media/catex.pdf)

ICAO (2008)

ICAO, Effects of PANS-OPS Noise Abatement Departure Procedures on Noise and Gaseous Emissions (Cir 317), International Civil Aviation Organization, 2008

ICAO (2011) [https://www.icao.int/publications/Documents/9889\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9889_cons_en.pdf)

ICAO (2019) [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LAQ\\_Trends.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LAQ_Trends.aspx)

ILT (2019)

<https://www.ilent.nl/binaries/ilt/documenten/publicaties/2019/05/22/handhavingsrapportage-schiphol-2018/Handhavingsrapportage+Schiphol+2018.pdf>

International Panel on Climate Change (IPCC) (1999)

<https://archive.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.php?idp=0>

Janicke et al (2007)

U. Janicke, E. Fleuti, and I. Fuller. "LASPORT — A Model System for Airport-related Source Systems Based on a Lagrangian Particle Model," Proceedings of the 11th International Conference on Harmonisation within Atmospheric Dispersion Modelling for Regulatory Purposes, Cambridge, England, 2007

MER 2016

<https://www.commissiener.nl/projectdocumenten/00004248.pdf?documenttitle=MER%202016%20NNHS%20Schiphol%20-%20Deel%201%20Hoofdrapport.pdf>

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018)

<https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten-lelystad+airport/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1302631>

Mount Washington Observatory (2019)

<https://www.mountwashington.org/research-and-product-testing/current-projects/boundary-layer-exposure.aspx>

Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) (2014)

<http://www.commissiener.nl/docs/mer/p27/p2792/2792-142stikstofberekningen.pdf>

Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) (2018) pagina 24

[http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20\(Air\)/Verkeer%20en%20Vervoer%20\(Transport\)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/NLR%20\(2018\)%20Proxies%20ruimtelijke%20verdeling%20NOx%20en%20PM10%20luchthaven%20Schiphol.pdf](http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20(Air)/Verkeer%20en%20Vervoer%20(Transport)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/NLR%20(2018)%20Proxies%20ruimtelijke%20verdeling%20NOx%20en%20PM10%20luchthaven%20Schiphol.pdf)

Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) (2019)

Hoeveel stiller worden toekomstige vliegtuigen? Analyse vlootontwikkeling richting 2050. Presentatie aan Royal Schiphol Group op 08-10-2019

Norwegian Meteorological Institute (2004)

[https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/air\\_quality\\_impacts\\_finalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/air_quality_impacts_finalreport.pdf)



Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart (2019)

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/03/27/bijlage-2-ontwerpakkoord-duurzame-luchtvaart/bijlage-2-ontwerpakkoord-duurzame-luchtvaart.pdf>

Rijksoverheid (2019) <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/04/infographic-stikstofdepositie-per-bron>

SEO (2017) <http://www.seo.nl/pagina/article/economische-effecten-schiphol-1/>

TNO (2017):

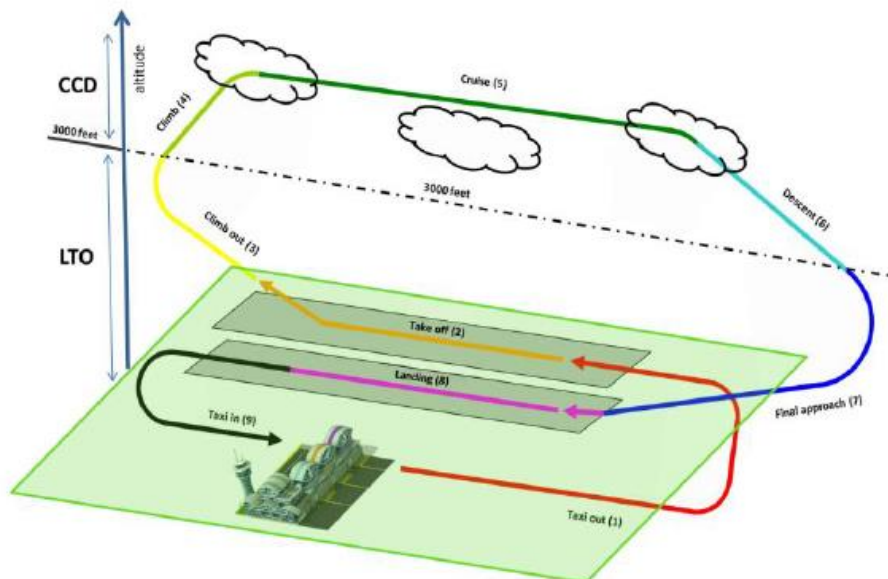
[http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20\(Air\)/Verkeer%20en%20Vervoer%20\(Transport\)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/Dellaert%20&%20Hulskotte%20-%202017%20-%20Emissions%20of%20air%20pollutants%20from%20civil%20avi....pdf](http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20(Air)/Verkeer%20en%20Vervoer%20(Transport)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/Dellaert%20&%20Hulskotte%20-%202017%20-%20Emissions%20of%20air%20pollutants%20from%20civil%20avi....pdf)

UCAR (2019) <https://scied.ucar.edu/asmosphere-layers>

Volkskrant (2019) <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/hoogleraren-hekelen-overheid-die-te-druk-is-met-trucjes-in-plaats-van-natuurherstel~b4d1f324/>

## Bijlage A: emissies boven 3.000 voet

Emissies tot een hoogte van 3.000 voet worden gerekend tot de *Landing and Take-off cycle* (LTO). Het begrip LTO-cyclus, inclusief de grens van 3.000 voet, wordt wereldwijd gebruikt bij de emissiecificatie van vliegtuigmotoren<sup>29</sup> conform de richtlijnen van het VN-orgaan ICAO.<sup>30</sup> Hieronder valt het taxiën naar de startbaan, starten en opstijgen tot 3.000 voet. Ook het aanvliegen vanaf 3.000 voet, de landing en het taxiën naar de gate vallen hieronder. Emissies boven de 3.000 voet vinden voornamelijk plaats in de *cruise* fase van een vlucht, onderdeel van de *Climb, Cruise and Descent cycle* (CCD). Figuur 3 geeft dit schematisch weer.



**Figuur 3 LTO-cyclus<sup>31</sup>**

Bij vliegtuigemissies wordt een onderscheid gemaakt tussen het gedeelte onder 3.000 voet (914 meter) en het gedeelte daarboven. Emissies als gevolg van grondgebonden activiteiten op de luchthavens maken deel uit van de emissiecijfers tot 3.000 voet. Onafhankelijk van de hoogte worden al deze emissies meegenomen in metingen en berekeningen van de huidige achtergrondconcentraties.

De oorsprong van de 3.000-voetsgrens is ingegeven door het feit dat de atmosferische menglaag zich doorgaans onder deze hoogte bevindt. Deze grens daarom vastgelegd in internationale wet- en regelgeving en standaarden, zoals bijvoorbeeld de ICAO-standaard voor emissie-certificatie van grote civiele vliegtuigmotoren. Het RIVM houdt deze grens ook aan bij het opstellen van de Grootschalige Depositiekaarten Nederland (GDN). Rekenmodellen zoals AERIUS bevatten eveneens alleen de emissies tot 914 meter. In lijn hiermee wordt deze afbakening gebruikt bij het opstellen van Milieueffectrapportages op het gebied van luchtvaart. Deze afbakening is in dit verband ook door de Commissie voor de m.e.r. getoetst.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR (2014)

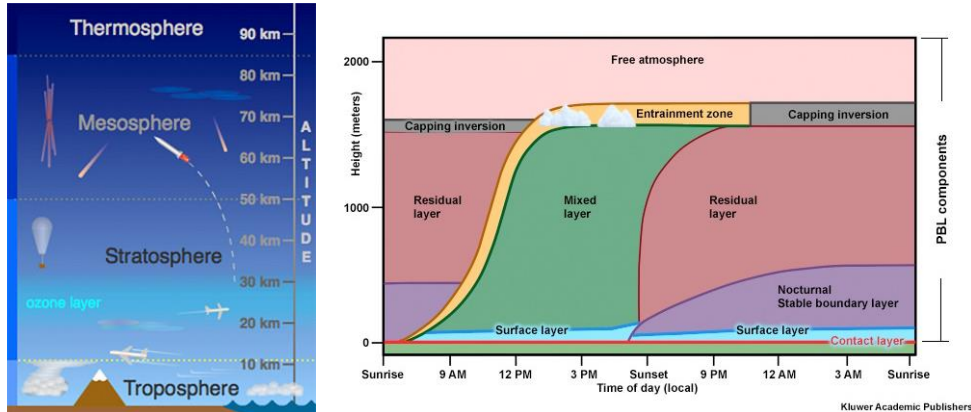
<sup>30</sup> ICAO (2011)

<sup>31</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018), pagina 106

<sup>32</sup> Brief van minister van IenW van 15 oktober 2019 aan de Tweede Kamer (IENW/BSK-2019/212573)

## Atmosferische menglaag

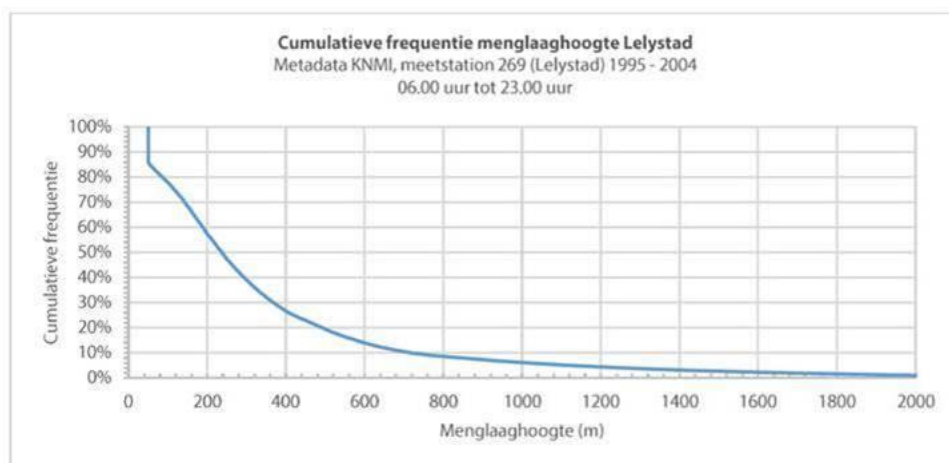
De atmosfeer omvat een aantal luchtlagen rondom de aarde. Vliegtuigen voor de burgerluchtvaart begeven zich uitsluitend in de onderste luchtlag, de troposfeer (tot circa 10 km hoogte), zoals weergegeven in Figuur 4.



**Figuur 4 Schematisch overzicht van de atmosfeer<sup>33</sup> en menglaag in de troposfeer<sup>34</sup>**

De troposfeer bestaat uit verschillende luchtlagen. Vrijwel al het 'weer' speelt zich af in deze luchtlagen. De menglaag is het onderste gedeelte van de troposfeer. Deze menglaag bevindt zich tussen het aardoppervlak en de vrije atmosfeer. De hoogte van de menglaag is circa 1 km (3.000 voet), maar dit wisselt op basis van onder andere weersinvloeden, zonlicht, chemische- en meteorologische processen. Zie ook Figuur 4.

Metingen van het KNMI bevestigen de weersinvloed op de hoogte van de menglaag. Het KNMI stelt deze meteorologische data beschikbaar voor berekeningen van derden, waaronder het RIVM. Onderstaande figuur geeft bijvoorbeeld een verdeling van de menglaaghoogte boven Lelystad voor de periode 1995-2004 (06h00-23h00).



**Figuur 5 Menglaaghoogte Lelystad 1995 – 2004 (KNMI)<sup>35</sup>**

Figuur 5 toont dat de menglaag zich altijd op minimaal 50 meter hoogte bevindt. Circa 50% van de tijd bevindt de menglaag zich hoger dan 250 meter. Slechts 8% van de tijd is de menglaaghoogte bij Lelystad boven de 914 meter (3.000 voet).<sup>36</sup> Depositie van deze emissies valt buiten de werkingssfeer van het AERIUS-model. Deze beperking brengt geen

<sup>33</sup> UCAR (2019)

<sup>34</sup> Mount Washington Observatory (2019)

<sup>35</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018) pagina 103

<sup>36</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018) pagina 102

verandering van inzicht in de luchtvaartbijdrage van 0,1% aan de totale depositie op Natura 2000-gebieden.<sup>37</sup>

### **Depositie van Nederlandse luchtvaartemissies boven 3.000 voet**

Stoffen die uitgestoten worden boven de menglaaghoogte verspreiden zich in de vrije atmosfeer. De atmosfeer kent geen landsgrenzen: een deel van de uitstoot verspreidt zich naar het buitenland; omgekeerd vermengen de stoffen uit het buitenland zich met stoffen in de Nederlandse atmosfeer. Ook reageren deze stoffen met elkaar, waardoor ze gedeeltelijk afbreken. Stoffen die zich boven de menglaaghoogte bevinden, kunnen het aardoppervlak bereiken - maar in het algemeen pas veel later en op andere plaatsen dan waar ze zijn uitgestoten.<sup>38</sup>

De uitwisseling tussen de menglaag en de vrije atmosfeer is beperkt, waardoor emissies boven de menglaag geen invloed hebben op de onderliggende lokale luchtkwaliteit.<sup>39</sup> Daarbij geldt nog dat de emissiebronnen boven de menglaag niet toe te wijzen zijn aan specifieke depositie, omdat niet voorspeld kan worden waar de stikstofdepositie plaats zal vinden. Depositie van emissies boven de menglaag wordt daarom niet toegerekend aan een specifiek project, luchthaven of andere bron.

### **Depositie van internationale luchtvaartemissies**

Het is onbekend welk aandeel van emissies door de menglaag terugkeert op het aardoppervlak en wat de locatie van eventuele depositie zou zijn. Internationale consensus is dat de impact van emissies boven 3.000 voet van zeer beperkte invloed is op de concentratie stikstofoxiden op grondniveau<sup>40</sup>. Ondanks deze onzekerheden hebben Noorse onderzoekers gepoogd een zeer grove inschatting<sup>41</sup> te geven van de depositie door het totaal aan luchtvaartemissies. Deze studie schat de bijdrage van *Europees vliegverkeer* boven 3.000 voet op maximaal 0,35% van de totale stikstofdepositie in Nederland voor het jaar 2000.<sup>42</sup> Sindsdien zijn de luchtvaartemissies toegenomen (zie ook Figuur 1) en emissies van andere bronnen ook veranderd. Het RIVM schat in dat de bijdrage van Europees vliegverkeer boven 3.000 voet hierdoor toegenomen kan zijn tot 0,5%.<sup>43</sup>

Het RIVM heeft haar berekeningen voor Natura 2000-gebieden gekalibreerd met metingen. De depositie van emissies boven de menglaaghoogte komt daarmee wel terug in metingen van de totale depositie. Verschillen tussen metingen en berekeningen kunnen voor een klein deel verklaard worden door depositie van emissies boven de menglaaghoogte. Modelonzekerheden, concentraties die aanwaaien vanuit het buitenland en onzekerheden in emissies spelen ook een rol.

<sup>37</sup> Bij een gelijke gemiddelde menglaaghoogte en gelijk verdeelde vliegbewegingen over de tijd rekenen de modellen met circa 8% lagere emissies. Dit valt ruim binnen de algehele onzekerheidsmarge die van toepassing is op de gebruikte modellen.

<sup>38</sup> Brief van minister van IenW van 15 oktober 2019 aan de Tweede Kamer (IENW/BSK-2019/212573)

<sup>39</sup> Adecs (2009), pagina 21; Federal Aviation Administration (FAA) - US Department of Transportation (2000), pagina 10; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Actualisatie MER Lelystad Airport (2018) pagina 102; Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) (2018) pagina 24

<sup>40</sup> ICAO (2011) pagina 8-1 (p183); FAA (2000); Janicke et al., (2007); ICAO (2008)

<sup>41</sup> Norwegian Meteorological Institute (2004). Cijfers gebaseerd op emissies en meteorologie in het jaar 2000, met een resolutie van 200x200km.

<sup>42</sup> Norwegian Meteorological Institute (2004). Figuur 9a en 9b tonen een bijdrage van 0,2-0,7% van het totaal aan droge depositie van NO<sub>x</sub> in Nederland en 0,4-1% van het totaal aan natte depositie van NO<sub>x</sub> in Nederland. Het gemiddelde hiervan ligt dus tussen 0,2% en 1%. Ammoniak (NH<sub>3</sub>) heeft een aandeel van circa 2/3 in de Nederlandse depositie en is niet meegenomen door het NMI. Een vertaling van deze Europese cijfers naar de Nederlandse situatie geeft aan dat het aandeel van NO<sub>x</sub>-emissies boven 3.000 voet op Nederlandse stikstofdepositie minder dan 0,35% bedraagt in het jaar 2000.

<sup>43</sup> Dit sluit ook aan bij een recente uitzending van ÉénVandaag (2019), waarin het RIVM de maximale bijdrage van de luchtvaart (onder én boven 3.000 voet) in de deposities heeft geschat op 0,3% tot 0,5%.

# Bijlage B:

## Luchthaven(verkeers)besluiten

### Schiphol

Het eerste LVB voor Schiphol dateert van 26 november 2002. Op dezelfde datum is ook het eerste luchthavenindelingsbesluit (LIB) voor Schiphol vastgesteld. Ten behoeve van beide besluiten is destijds een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Beide besluiten zijn op 20 februari 2003 in werking getreden.

Het LVB kent als instrument van normstelling en handhaving onder andere grenswaarden voor externe veiligheid, voor de uitstoot van stoffen die lokaal luchtverontreiniging veroorzaken (waaronder stikstofoxiden) en voor de geluidbelasting in handhavingpunten rondom de luchthaven. Voor het vaststellen van deze grenswaarden in het eerste LVB uit 2002 dienden de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria als uitgangspunt. De wettelijk vastgelegde eis voor gelijkwaardigheid bepaalt dat, mochten regels en grenswaarden uit het eerste besluit worden gewijzigd, een volgend luchthavenverkeerbesluit de omgeving opnieuw een bescherming moet bieden die per saldo gelijkwaardig is aan, of beter is dan, de bescherming die geboden wordt door het eerste besluit. Destijds is bewust niet gekozen voor het vastleggen van een (maximum) aantal vliegtuigbewegingen, maar voor het bepalen van milieugebruiksruimte voor Schiphol op basis van de gelijkwaardigheidscriteria.

Bij iedere wijziging van regels en grenswaarden is het dus noodzakelijk te beschikken over een ijkpunt dat gelijkwaardig is aan de oorspronkelijke criteria. Dat ijkpunt wordt gevormd door de maximale geluidbelasting, veiligheidsrisico's, ernstige hinder en ernstige slaapverstoring, zoals berekend in het MER dat ten grondslag lag aan het eerste LVB.<sup>44</sup> Deze maximale effecten van het eerste besluit gelden nu als criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming.

Voor de voorbereiding van het eerste LVB is in 2003 een MER opgesteld. In het MER zijn voor het lange-termijnsce­nario voor de ontwikkeling van Schiphol de effecten bepaald op Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, alsmede op beschermde soorten. Uit dit onderzoek komt onder meer naar voren dat geen significante effecten zullen optreden onder vogels en andere fauna met een beschermde status in de aangewezen speciale beschermingszones. Buiten deze gebieden zijn naar verwachting onder soorten met een beschermde status evenmin significante effecten te verwachten, omdat deze soorten ontbreken dan wel in klein aantal voorkomen. Ook constateerde het MER dat door het uitblijven van significante effecten op gebieden of soorten met een beschermde status er geen noodzaak is compenserende maatregelen voor te stellen.<sup>45</sup>

Het LVB uit 2003 is gecorrigeerd bij een wijziging van het LVB in 2004 in verband met een invoerfout in de baanmodellering. De wijziging van het LVB 2004 is op 31 augustus 2004 in werking getreden.<sup>46</sup> Door het gebruik van verkeerde invoergegevens was in het MER 2003 van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidsbelasting in

<sup>44</sup> Feitelijk is dit het MER "Schiphol 2003" in samenhang met het "MER 2004". Het MER 2004 is opgesteld ten behoeve van de correctie van het LVB in september 2004 i.v.m. het herstel van een invoerfout.

<sup>45</sup> Zie in deze zin ook de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 15 oktober 2019 aan de Tweede Kamer (Beantwoording Kamervragen van de leden Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie) over het bericht 'Schiphol heeft al jaren geen natuurvergunning: '100.000 vluchten illegaal' (IENW/BSK-2019/206949)).

<sup>46</sup> Stb. 2004, 425.

het LVB uit 2003 waar de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet in paste. In de Nota van Toelichting wordt hierover opgemerkt:

*"Het onderhavige besluit brengt wijzigingen aan in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (verder: het LVB) en het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (verder: het LIB) die noodzakelijk zijn om de zogenaamde invoerfout te herstellen. Met deze wijzigingen kan Schiphol binnen de vastgestelde veiligheids- en milieugrenzen komen tot maximale benutting van de capaciteit en een verantwoorde groei, volgens de bedoelingen en uitwerking van de regelgeving ten aanzien van het vernieuwde banenstelsel. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de mainportdoelstelling en de voorwaarden zoals die zijn verwoord in artikel 8.3 van de Wet luchtvaart."*

In 2008 is het LVB geactualiseerd op basis van geactualiseerde input voor de gelijkwaardigheidscriteria. Daarbij is vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico die binnen de eerste luchthavenbesluiten mogelijk was. De actualisering betekent dan ook niet meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart. Ter voorbereiding van het LVB 2008 is een MER opgesteld.<sup>47</sup> Hierbij zijn ook de natuurwaarden in beschouwing genomen. In het MER wordt geconcludeerd:

*"Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER 'Schiphol 2003', zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER '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 LVB moet in overeenstemming worden gebracht met de Aldersafspraken, waaronder met name de invoering van het nieuwe normen en handavingsstelsel (NNHS). Ten behoeve van de invoering van het NNHS is de Wet luchtvaart in 2016 al aangepast.<sup>48</sup> Daarbij is aangegeven – voor het eerst – dat in het LVB een maximaal aantal vliegtuigbewegingen zal worden opgenomen.<sup>49</sup> Daadwerkelijke Inwerkingtreding van het NNHS wacht op wijziging van het LVB. Hiermee zou een einde komen aan de huidige situatie, waarin door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) anticiperend wordt gehandhaafd op het vliegen volgens de regels van het NNHS. Deze wijziging van het LVB wordt wel aangeduid als LVB 1. Voor LVB 1 is een concept MER opgesteld dat (als concept) ook is gepubliceerd (MER 2016). In het MER 2016 wordt ten aanzien van "Natura 2000 en additionele stikstofdepositie" (Hoofdrapport, par. 5.8) geconcludeerd:

*"In het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is voor het toekomstig gebruik van luchthaven Schiphol ruimte gereserveerd; toekomstig gebruik is aangemerkt als een prioritair project. In de onderliggend berekeningen (zie paragraaf 5.5.4) zijn ook veranderingen in verkeer op de luchthaven en het wegverkeer in de omgeving meegenomen. Deze berekeningen met AERIUS laten voor de toekomstige situatie volgens het nieuwe stelsel een geringe toename zien van maximaal minder dan 1,0 mol additionele depositie in het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied. Deze toename is kleiner dan de ruimte die binnen het PAS voor groei van Schiphol is gereserveerd. De berekende depositie zal worden*

<sup>47</sup> : MER 2008, "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en regio. Korte termijn", Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007)".

<sup>48</sup> Stb. 2016, 119. Inwerkingtreding van de wetwijziging vond plaats in 2018 (Stb. 2018, 388)

<sup>49</sup> In het kader van de Aldersafspraken is voor de periode tot en met het gebruiksjaar 2020 een maximum van 500.000 vliegbevingen per jaar voor handelsverkeer overeengekomen.

*afgeboekt op de reservering waardoor geen verdere beoordeling van eventuele effecten nodig is.”*

Het feitelijke vliegverkeer van en naar Schiphol heeft zich binnen de Aldersafspraken ontwikkeld in de afgelopen jaren, waarbij vanaf 2016-2017 de afgesproken grens van 500.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar vrijwel is bereikt.<sup>50</sup>

Voor gematigde en gecontroleerde ontwikkeling van Schiphol in de jaren na 2020 is voorzien in een tweede wijziging van het LVB (LVB 2).

## Lelystad Airport

Voor Lelystad geldt op dit moment het Luchthavenbesluit Lelystad Airport van 12 maart 2015 (LHB Lelystad). Het LHB Lelystad voorziet in de uitbreiding van de luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. In het LHB Lelystad is onder meer de ruimtelijke indeling van de luchthaven vastgelegd, in het bijzonder de omvang en ligging van de start- en landingsbaan (een verlenging van de start- en landingsbaan van 1.250 m naar 2.700 m en een verbreding van de start- en landingsbaan van 30 m tot 45 m).<sup>51</sup>

Ten behoeve van het LHB Lelystad is in 2014 een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het kader van het MER zijn stikstofdepositieberekeningen en effectbeoordelingen uitgevoerd. Daarnaast is ten behoeve van het LHB Lelystad een uitvoerbaarheidstoets in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd.<sup>52</sup> De conclusie was dat aannemelijk is dat een vergunning op grond van de NBW 1998 kon worden verleend.<sup>53</sup>

Voor Lelystad Airport is vervolgens na de inwerkingtreding van het PAS op 1 juli 2015 ontwikkelingsruimte gereserveerd. Deze ruimte is gereserveerd in segment 1 (ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten). In 2016 is door de luchthaven Lelystad een PAS-melding ingediend (de depositiebijdrage als gevolg van het project was lager dan de grenswaarde van 1 mol/ha/jr.). Lelystad Airport is vervolgens uit de lijst met prioritaire projecten geschrapt. In reactie op een brief met het verzoek tot beoordeling van een eventuele vergunningsplicht van Lelystad Airport heeft de staatssecretaris van Economische Zaken ook het rechtsoordeel gegeven dat geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig is voor de uitbreiding van de luchthaven<sup>54</sup>.

Nadien is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een wijziging van het LHB Lelystad voorbereid in verband met een correctie en actualisatie van de geluidgrenswaarden. Daartoe is het MER 2014 in 2018 geactualiseerd.<sup>55</sup> In het kader van de actualisatie van het MER in 2018 zijn ook de stikstofdepositieberekeningen geactualiseerd. Aangezien dit leidde tot wijzigingen in de berekende stikstofdepositie, is Lelystad Airport opnieuw als prioritair project opgenomen, zodat een aangepaste melding kon worden ingediend. Ook bij deze wijziging in de berekening van de stikstofdepositie bleef het project onder de grenswaarde van 1 mol/ha/jr. Begin mei 2019 heeft Lelystad Airport een aangepaste melding ingediend. Het LHB ligt gereed voor vaststelling nadat inspraak heeft plaatsgevonden.

<sup>50</sup> Zie voor meer informatie ook <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>

<sup>51</sup> De operationele lengte van de startbaan is 2.400 meter en van de landingsbaan 2.100 meter.

<sup>52</sup> Zie rapport Arcadis, 30 juli 2014, Uitbreiding Lelystad Airport Vergunbaarheid Natuurbeschermingswet (<https://www.commissiener.nl/docs/mer/p27/p2792/2792-171uitvoerbaarheidstoets-nbw.pdf>)

<sup>53</sup> Zie ook de Nota van Toelichting bij het LHB Lelystad 2015, par. 5.6 en voor wat betreft stikstofdepositie in het bijzonder par. 5.6.2.

<sup>54</sup> [https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC\\_3138\\_17/1/](https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_3138_17/1/)

<sup>55</sup> Actualisatie MER Lelystad Airport, Herstel invoergegevens, verwerken actuele inzichten en voorschriften, effecten aansluitroutes, Hoofdrapport van 21 februari 2018.







**Van:** 10.2.e ) - DBO  
**Aan:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#)  
**Onderwerp:** RE: Voorbereiding voor expertsessie over luchtvaart  
**Datum:** maandag 2 december 2019 11:24:52

---

11.1

Mvg.  
 Jan Hendrik

---

**Van:** Vrugt, R. (Rene) - DGB 10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** donderdag 28 november 2019 15:06  
**Aan:** Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO 10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Voorbereiding voor expertsessie over luchtvaart

Beste Jan Hendrik,

Hierbij de concept antwoorden die we vanuit IenW willen geven aan de Commissie op basis van de gestelde vragen. We moeten er morgen voor 12 uur op reageren. Vanwege de snelheid zet ik dit dus direct aan je door.

Ik heb ook direct contact met 10.2.e overigens.

Rene

Verzonden met BlackBerry Work  
[www.blackberry.com](http://www.blackberry.com)

---

**Van:** 10.2.e ) - BSK 10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** donderdag 28 nov. 2019 2:53 PM  
**Aan:** Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB 10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e ) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Voorbereiding voor expertsessie over luchtvaart

Rene en Rene,

In de bijlage vinden jullie een concept voor de beantwoording van onderstaande vragen.

#### Proces:

Ik heb de vragen beantwoord die tot het domein van IenW horen. Een deel van de vragen behoort tot het domein van het KNMI / RIVM.

Dit heb ik met hen kort gesloten zodat alle vragen worden beantwoord. Ik heb daarnaast aan het RIVM gevraagd om het hun beeld van de deposities als gevolg van emissies boven de 3000 voet "af te stemmen" met het KNMI zodat men weet wat eventuele verschillen zijn.

In de loop van vrijdag krijg ik de reactie die het RIVM en het KNMI naar de cie hebben

gestuurd .

**Inhoud:**

11.1

Het antwoord op de eerste vraag staat nog uit bij de ILT. (11.1)

Graag jullie aandacht voor het antwoord op de vraag naar de prognose van de luchtvaart.

Graag zsm een reactie dan kan het morgen naar de cie.

10.2.e

---

**Van:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e@minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 26 nov. 2019 4:12 PM  
**Aan:** 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e@minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e <10.2.e@minezk.nl>, 10.2.e <10.2.e@mininv.nl>, 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>, 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>  
**Onderwerp:** RE: Voorbereiding voor expertsessie over luchtvaart

Beste 10.2.e,

Dankjewel voor de mail en de informatie. Ik zal nog laten weten wie er vanuit IenW aanwezig zullen zijn.

Gr. Rene

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>  
**Datum:** dinsdag 26 nov. 2019 1:46 PM  
**Aan:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e@minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e <10.2.e@minezk.nl>, 10.2.e <10.2.e@mininv.nl>, 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>, 10.2.e <10.2.e@lysiasadvies.nl>  
**Onderwerp:** Voorbereiding voor expertsessie over luchtvaart

Beste Rene,

Hieronder ter info de mail die zojuist naar de genodigden voor de twee expertsessies is gestuurd. Ik verneem graag wie er namens I&W aanwezig zal zijn.

Groet,

10 2 e

Afspraak: Expertsessie voor advies over de luchtvaart  
Datum: 2 of 4 december 2019  
Tijd: 15:30 – 17:30 of 9:30 – 11:30  
Locatie: Stadhuis Den Haag, Collegekamer

Beste heer/mevrouw,

De minister van LNV heeft het Adviescollege Stikstofproblematiek gevraagd om voor de jaarwisseling een advies uit te brengen over de luchtvaart. De vraag aan het Adviescollege is om te adviseren over wat de luchtvaart kan bijdragen aan vermindering van stikstofemissies en -deposities, vanuit het uitgangspunt – zoals geformuleerd in het eerste advies van het Adviescollege – dat alle sectoren, die stikstofuitstoot kennen, een bijdrage leveren, in een evenwichtige verhouding.

Het Adviescollege stelt hoge eisen aan de inhoudelijke onderbouwing van dit tussenadvies. Er zijn in onderzoeken verschillende cijfers te vinden over de absolute en relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Doelstelling van de expertsessie is om tot een zo compleet en onafhankelijk mogelijk beeld te komen. Daarnaast is de vraag welke maatregelen de luchtvaartsector op korte en langere termijn kan nemen om de emissie en depositie van stikstof terug te dringen.

Het Adviescollege wil voldoende tijd inruimen om met de aanwezige experts in gesprek te gaan en om dit doel te bereiken is de vraag om – ter voorbereiding op het gesprek van 2 of 4 december – in een korte notitie antwoord te geven op de onderstaande vragen, waarbij de vraag aan u is te focussen op de vragen die voor u relevant zijn, danwel de vragen die aansluiten bij uw expertise:

1. Wat is de bijdrage van de luchtvaartsector tot 3.000 voet (914 meter) aan de totale stikstofemissie en -depositie? Is de gehanteerde grens een correcte aanname voor de berekening van de stikstofbijdrage vanuit de luchtvaart? Wordt de daadwerkelijke vlieghoogte per vlucht geregistreerd?
2. Wat is de invloed van het vliegverkeer boven 3.000 voet (menglaag)? Klopt het dat Nederland hier nu niet over rapporteert aan de Europese Commissie als onderdeel van de NEC-rapportage en hoe zou dit moeten worden meegenomen?
3. Hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats in de LTO-cyclus tot 3.000 voet en hoeveel stikstofemissie (kton) vindt er plaats boven deze zone als gevolg van vliegverkeer boven Nederlands grondgebied (massabalans)? Hoe worden deze berekeningen meegenomen?
4. Wat is het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in

- de nabijheid van Nederlandse luchthavens?
5. Hoe worden alle andere activiteiten meegenomen die in directe zin met de luchtvaart samenhangen zoals bouwactiviteiten en verkeersbewegingen van en naar de luchthaven?
  6. 32% van de stikstofdepositie komt uit het buitenland. Is aan te geven welk deel daarvan uit de luchtvaart komt én welk deel wordt veroorzaakt door de luchtvaart in Nederland (oorsprong of eindpunt op Nederlandse luchthavens)?
  7. Wat zijn de meer dan 200 informatiebronnen die worden gebruikt voor de emissieregistratie en waar liggen deze meetpunten?
  8. Hoe ziet de emissie of depositie van stikstof vanuit de luchtvaart eruit op satellietbeelden?
  9. Wat is de prognose voor de komende jaren als we kijken naar de groei van de luchtvaartsector?
  10. Over welke vergunningen beschikken de luchthavens in Nederland (milieu- en natuurvergunningen)?
  11. Wat betekenen de lagere vliegroutes (bijvoorbeeld voor Lelystad tot 2022) voor de stikstofemissie en -depositie?
  12. Welke maatregelen kan de luchtvaartsector op korte en langere termijn nemen om de emissie en depositie van stikstof terug te dringen? Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen ingrepen op de luchthaven zelf en in de verduurzaming van het vliegverkeer.

Ik hoor graag in reactie op deze mail of het voor u mogelijk is om deze notitie uiterlijk aanstaande vrijdagochtend (29/11, voor 12:00) bij mij aan te leveren. Het Adviescollege zal de discussie op basis van de verschillende notities voorbereiden. Bel of mail vooral als er nog vragen zijn.

**Met vriendelijke groeten,**

10.2.e

**LYSIAS ADVIES B.V.**

Soesterweg 310-D

3812 BH AMERSFOORT

T: 033 10.2.e

M: 06 10.2.e

E: [adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl](mailto:adviescollegestikstofproblematiek@lysiasadvies.nl)

**Van:** 10.2.e )- DGB  
**Aan:** [Vrugt, R. \(Rene\) - DGB](#); 10.2.e )- DGMI; 10.2.e )- DGB; [Ent, R. van der \(René\) - BSK](#) 10.2.e )- DGB; 10.2.e )- DBO  
**Onderwerp:** RE: wekelijks overleg inzake stikstof (incl. lunch)  
**Datum:** maandag 2 december 2019 11:18:14

---

Straks gewenst proces Advies Remkes bespreken? Moeten we nu wel ei over leggen en aan Kees meegeven. Wat zijn onze wensen?

11.1

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid yellow color, obscuring several lines of text.A rectangular area of the document is completely redacted with a solid yellow color, obscuring a paragraph of text.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** Ent. R. van der (René) - BSK; 10.2.e - BSK  
**Cc:** Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** FW: Ochtendoverleg stikstof  
**Datum:** maandag 2 december 2019 09:56:27

Zie terugk hieronder.

Heb net 10.2.e en 10.2.e gebeld. Over regeling voor meldingen is niet gesproken in mcsp.

Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 02 dec. 2019 8:29 AM  
**Aan:** 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, Burg, C. van der (Kees) - DGMo <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e (BS) <10.2.e @rws.nl>, Blom, Michèle (BS) <10.2.e @rws.nl>, Lapperre, R.P. (Roald) - DGMI <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMo-WV <10.2.e @minienw.nl>, Clabbers, R.W.C. (Ruth) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e (BS) <bart.visser@rws.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, Beentjes, H.J. (Hillie) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGRW <10.2.e @minienw.nl>, Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) - DBO <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Aarnink, W.H.B. (Wino) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Dekker, H. (Heleen) - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DCO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DCO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGRW <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - HBJZ <10.2.e @minienw.nl>, Kleuver, E.E. de (Esther) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>, Dijkstra, J. (Jan-Bert) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMI <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Ochtendoverleg stikstof

Beste collega's,

Ten behoeve van ons "ochtendberaad" vanmiddag hierbij alvast de terugkoppeling van Kees mbt de MCSP van afgelopen vrijdag.

#### Actiepunten

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

## Toelichting

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

10.2.g, 11.1

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DGMO - Openbaar Vervoer en Spoor | Afd. Rijksinfrastructuur  
Rijnstraat 8 | Den Haag | Kamer: flex 10<sup>e</sup> etage | Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M: 10.2.e

@: 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

Vrijdags afwezig





**Van:** 10.2.e - DGB  
**Aan:** Vrugt, R. (Rene) - DGB  
**Onderwerp:** FW: Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)  
**Datum:** zondag 1 december 2019 13:50:12

---

Ha Rene,  
 Is punt hieronder met jou afgestemd?  
 Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** vrijdag 29 nov. 2019 1:10 PM  
**Aan:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGMo  
 <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Ent, R. van der  
 (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DBO  
 <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>,  
 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)

Dit is bij 10.2.e in behandeling. 11.1

Jeroen

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** vrijdag 29 nov. 2019 12:29 PM  
**Aan:** 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>, Vrugt, R. (Rene) - DGB  
 <10.2.e @minienw.nl>, Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e  
 - DBO <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e - DGB  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Bergenhenegouwen, J. van (Jeroen) - BSK  
 <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)

Niet eerder gezien. Ik zet het meteen ook even door naar 10.2.e en 10.2.e.  
 Grt 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
 ([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

---

**Van:** 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** vrijdag 29 nov. 2019 12:10 PM  
**Aan:** Vrugt, R. (Rene) - DGB <10.2.e @minienw.nl>, Ent, R. van der (René) - BSK <10.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)

Dag René en René,

Deze is denk ik in mijn mailbox blijven hangen (weet niet meer of ik die al eerder doorgezest heb), maar kunnen jullie ervoor zorgen dat deze door juiste luchtvaartcollega's nog snel wordt opgepakt?

Alvast dank!

Groet,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** woensdag 20 november 2019 16:41  
**Aan:** 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo-WV <10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** Clabbers, R.W.C. (Ruth) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)

Hoi 10.2.e ,

Hierbij een Commissiebrief met het verzoek om de Kamer te informeren over LVB-1 en LVB-2 en implicaties wegvallen PAS voor het anticiperend handhaven. Graag jullie input uiterlijk 25 november aanleveren bij DBO. Deadline TK is 29 november i.v.m. procedurevergadering op 4 december.

Alvast dank.

Groeten,  
10.2.e

---

**Van:** 10.2.g @minienw.nl <10.2.g @minienw.nl>  
**Verzonden:** woensdag 20 november 2019 16:35  
**Aan:** 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGMo <10.2.e @minienw.nl>  
**CC:** Parlementaire Zaken - CEND-DBO <10.2.g @minienw.nl>; Woordvoering <10.2.g @frd.shsdir.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Nieuwe Commissiebrief op directie (84281)

Beste Collega,

De Kamer heeft een nieuw commissieverzoek gestuurd met als onderwerp: Verzoek om de Kamer te informeren over LVB-1 en LVB-2 en implicaties wegvallen PAS voor het anticiperend handhaven.

Je kunt de Commissiebrief in Delphi raadplegen via deze link: [link naar detailrapport](#)

De termijn voor aanlevering bij DBO is: 25-11-2019.

De deadline voor het parlement is: 29-11-2019.

Informatie over onder meer hoe de antwoordbrief moet worden opgesteld en de wijze van aanlevering bij DBO is terug te vinden op de intranetpagina's van DBO:

10.2.g

Als de Commissiebrief moet worden overgedragen aan een andere DG, neem dan contact op met Parlementaire Zaken.

Mocht je vragen hebben omtrent het proces, dan kun je die ons via de mail stellen of neem telefonisch contact met ons op.

We beantwoorden ze graag.

met vriendelijke groet,  
directie Bestuursondersteuning  
Stukkenstroom en Parlementaire zaken

10.2.g

10.2.g

[@minienw.nl](mailto:10.2.g@minienw.nl)