

# 1.

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## agenda

### Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

### Contactpersoon

5.1.2.e woo

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

### Datum

27 mei 2022

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	1 juni 2022
Vergadertijd	11.00 – 11.45 uur
Vergaderplaats	Webex

### 1. Opening

### 2. Algemeen

### 3. Thema Stikstof

Ter kennisname: Bijgevoegd treft u een factsheet stikstofproblematiek Schiphol en een samenvatting van opties voor een juridisch houdbare natuurvergunning Schiphol.

Ter vergadering worden de actuele ontwikkelingen mondeling toegelicht door IenW/LNV.

voor bijlagen zie doc 20 en 21

*Bijlage 3.1 Factsheet restopgave en maatregelen*

*Bijlage 3.2 Notitie opties natuurvergunning*

### 4. Thema Geluid

buiten reikwijdte verzoek

# 1.

buiten reikwijdte



## 5. Thema Gebiedsagenda

buiten reikwijdte



## 6. Afsluiting

# agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
7 maart 2022

---

Betreft	Agenda wekelijks overleg met Minister van Infrastructuur en Waterstaat over LVB1 Schiphol
Vergaderdatum	9 maart 2022
Vergadertijd	09.45 – 10.15 uur
Vergaderplaats	Webex

## 1. Opening

## 2. Algemeen

Terugblik op Commissiedebat Luchtvaart 24 februari

Voorbespreking overleg met 5.1.2.e woo (AZ), waaronder:  
besluitvormingsroute Schiphol. Graag wisselen we met u van  
gedachten over de besluitvorming over Schiphol.

## 3. Inhoudelijk

Mondelinge toelichting en bespreking stand van zaken sporen LVB  
Schiphol

- Stikstof  
Graag bespreken we met u de reactie van Schiphol op de  
uitgangspunten t.a.v. de natuurvergunning.

buiten reikwijdte verzoek

## 4. Afsluiting

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e  
woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
5 april 2022

# agenda

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	8 april 2022
Vergadertijd	11.00-11.45
Vergaderplaats	Webex

## Agenda

### 1. Opening en mededelingen

### 2. Verslag DG-overleg 24 februari

*Bijlage 2.1: Concept verslag DG-overleg 24 februari* 5.1.2.1 jo. 5.2.1

### 3. Inhoudelijke thema's: stikstof, geluid, gebiedsontwikkeling

#### Bespreekpunten stikstof:

- Mondelinge toelichting door LNV over stand van zaken en proces rondom natuurvergunning Schiphol tot en na 15 mei, de datum waarop Schiphol gevraagd is een aanvulling op de passende beoordeling aan te leveren.

*Bijlage 3.1 Notitie over opties voor vormgeving van de natuurvergunning voor Schiphol en de relatie met opties voor het tot stand brengen van een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit (LVB)*

zie doc 15, 16 en 17 voor bijlagen

*Bijlage 3.2 Notitie over de huidige inzichten over maatregelen (intern salderen en additionaliteit) in relatie tot de passende beoordeling van Schiphol.*

- Ten behoeve van de voorbereiding van het DG-diner is een agenda opgesteld met uitnodiging aan de deelnemers 5.1.2.e (IenW), 5.1.2.e (BZK), 5.1.2.e (LNV), 5.1.2.e (AZ), 5.1.2.e (EZK)) om zich voor te bereiden met korte pitches aan de hand van vragen. E.e.a. wordt ambtelijk voorbereid.

# 3.

*Bijlage 3.3: Agenda DG-diner (AZ, LNV/NenS, IenW, EZK, BZK)*

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol

Bespreekpunten geluid:

buiten reikwijdte verzoek



## 4. Impactanalyse

- Mondelinge toelichting stand van zaken impactanalyse uitgevoerd door PWC.

## 5. Communicatie en parlementaire zaken

- Hierbij ontvangt u ter informatie een laatste conceptversie van de toegezegde eerste periodieke voortgangsbrief aan de TK over Schiphol. De brief wordt afgestemd met de relevante departementen.

*Bijlage 5.1: Concept Kamerbrief*

5.1.2.1 p. 5.2.1

## 6. Afsluiting

- Het volgende DG-overleg is i.v.m. meivakantie gepland op maandag 9 mei om 9:00 uur.

# 3.

## Addendum agendapunt 3 Stikstof

Bestuurskern  
Programma Schiphol

Op 4 en 6 april vond over dit agendapunt een directeurenoverleg plaats. De uitkomsten en bespreekpunten voor het DG-overleg worden onderstaand beknopt weergegeven.

### *Bijlage 3.1*

- Over opties voor behandeling van de aanvraag voor een natuurvergunning voor Schiphol voor de korte, middellange en langere termijn is opgemerkt dat de inzet van het bevoegd gezag is het huidige behandelingsproces voort te zetten.
- LNV is vooralsnog niet overtuigd van de toegevoegde waarde van de optie voor de korte termijn om een nieuw ontwerpbesluit ter inzage leggen voor inspraak. Niettemin worden voor- en nadelen nader in kaart gebracht.
- Zodra een finale aanvulling op de passende beoordeling door Schiphol is ingediend en inhoudelijk is beoordeeld bepaalt het bevoegd gezag welke procedure voor het vervolgproces wordt gevolgd, indachtig de beschreven opties.
- Na ontvangst van de aanvulling op de passende beoordeling wordt getoetst of deze volledig en juist is en de overtuiging bestaat dat maximale inspanningen zijn gepleegd om de effecten te mitigeren.
- Als dan eventueel nog een restopgave bestaat, zal het bevoegd gezag, met de gegeven juridische opties een risico-afweging moeten maken ten behoeve van besluitvorming.
- Ten aanzien van het afwegingskader is opgemerkt dat het kader van de Wet natuurbescherming juridisch bepalend is. Een bredere afweging van belangen is in de kern ter beoordeling door de rechter..
- **Het DG-overleg wordt gevraagd:**
  - o Op hoofdlijnen kennis te nemen van de verschillende juridische vormgevingsopties die zijn uitgewerkt,
  - o Te besluiten om de juridische opties, inclusief voor- en nadelen nader uit te werken,
  - o Te besluiten dat bevoegde gezagen het proces van een (versnelde) ADC toets verder uitdiepen en scherper beschrijven, inclusief het starten van voorbereidingen daartoe vanuit hun eigen rol bij een eventuele ADC-toets, wat onverlet laat de primaire verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer in dit proces. De reden hiervoor is dat het volgen van een ADC-toets vooralsnog niet uit te sluiten is.

### *Bijlage 3.2*

- Het additionaliteitsvereiste (kortgezegd, het vereiste dat de staat van de natuur in een gebied op orde moet zijn voordat ruimte ontstaat om nieuwe activiteiten te ontwikkelen) brengt een complexiteit in het proces voor de verlening van een natuurvergunning, waar op verschillende wijzen mee kan worden omgegaan in de toetsing van de passende beoordeling. Vanuit het perspectief van de vergunningverlening kan dit vereiste in absolute zin een moeizaam obstakel voor vergunningverlening zijn. Opgemerkt wordt dat als het pakket van de structurele aanpak goed op de rails staat én de natuurdoelanalyses gereed zijn en een “onmiskkenbaar dalende lijn” van significante effecten laat zien, niet uitgesloten is dat dit in de beoordeling van de additionaliteit perspectieven biedt voor besluitvorming in de vergunningverlening.

# 3.

- De afgelopen periode is goede voortgang geboekt in het uitwerken van de voorwaarden die gelden voor interne saldering. Verdere uitwerking en concretisering is gewenst met het oog op de vragen die in de verdere vergunningprocedure een rol kunnen spelen, bijvoorbeeld over de maatregel elektrisch taxiën die onderdeel is van de structurele aanpak stikstof maar die ook in de lopende vergunningprocedure kan worden meegenomen.
- **Het DG-overleg wordt gevraagd:**
  - o Vast te stellen dat de mogelijkheden van interne saldering een slag scherper worden uitgewerkt zodat tussen bevoegd gezag en initiatiefnemer maximale duidelijkheid ontstaat over de voorwaarden waaronder intern salderen mogelijk is en de randvoorwaarden voor mitigerende maatregelen.

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e  
woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
22 februari 2022

# agenda

---

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	24 februari 2022
Vergadertijd	10.30-11.15
Vergaderplaats	Webex

---

## Agenda

### 1. Opening en mededelingen

### 2. Verslag BWO en DG-overleg en openstaande acties

Vaststellen verslagen BWO 11 februari en DG-overleg 4 februari

*Bijlage 2.1: Conceptverslag BWO 11 februari*

5.1.2.1 jo. 5.2.1

*Bijlage 2.2: Conceptverslag DG-overleg 4 februari*

### 3. Ter bespreking: Inhoudelijke thema's: stikstof, geluid, gebiedsontwikkeling

A. Toelichting op brief van bevoegd gezag aan Schiphol [PM]

*Bijlage 3.1: Brief bevoegd gezag aan Schiphol [PM]*

*Bijlage 3.2: Brief aan TK [PM]*

buiten reikwijdte

B. Toelichting op impactanalyse referentiekader natuurvergunning Schiphol

*Bijlage 3.3: Introductie impactanalyse PWC*

zie doc 22

### 4. Ter bespreking: Vooruitblik BWO

Het BWO vindt plaats op 14 april. Eerste versie van de concept agenda ter bespreking



# 4.

*Bijlage 4.1: Eerste concept agenda en beslispunten BWO Schiphol op 14 april 2022*

5.1.2.1 jo. 5.2.1

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol

## 5. Afsluiting

De volgende DG-overleggen zijn gepland voor 10 maart, 25 maart en 8 april.

# agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e  
woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
31 maart 2022

---

Betreft	Agenda Directeuren-overleg Schiphol
Vergaderdatum	5 april 2022
Vergadertijd	15.45 – 16.30
Vergaderplaats	Webex

---

## Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Inhoudelijke thema's: stikstof, geluid, gebiedsontwikkeling

### Bespreekpunten stikstof:

- Mondelinge toelichting door LNV over stand van zaken en proces rondom natuurvergunning Schiphol tot en na 15 mei, de datum waarop Schiphol gevraagd is een aanvulling op de passende beoordeling aan te leveren.
- LNV en IenW hebben 2 notities opgesteld en interdepartementaal voorbereid.

*Bijlage 2.1 Notitie over opties voor vormgeving van de natuurvergunning voor Schiphol en de relatie met opties voor het tot stand brengen van een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit (LVB)* zie doc 15,16 en 17 voor bijlagen

*Bijlage 2.2 Notitie over de huidige inzichten over maatregelen (intern salderen en additionaliteit) in relatie tot de passende beoordeling van Schiphol.*

- Het directeurenoverleg wordt verzocht kennis te nemen van bijgevoegde notities en te reflecteren op richtinggevende aandachtspunten voor het vervolgproces (11 april as. DG-diner scenario's voor een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol' en 13 mei as. BWO).
- Ten behoeve van de voorbereiding van het DG-diner is een agenda en thought starter opgesteld met uitnodiging aan de deelnemers om zich voor te bereiden met korte pitches aan de hand van vragen. E.e.a. wordt ambtelijk voorbereid.

*Bijlage 2.3: Agenda en thought starter DG-diner*

# 5.

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol

## Bespreekpunten geluid:

buiten reikwijdte verzoek

## Bespreekpunten Gebiedsontwikkeling:

- buiten reikwijdte verzoek

### **3. Impactanalyse**

- Mondelinge toelichting stand van zaken impactanalyse uitgevoerd door PWC.

### **4. Communicatie en parlementaire zaken**

- Hierbij ontvangt u ter informatie een laatste conceptversie van de toegezegde eerste periodieke voortgangsbrief aan de TK over Schiphol. De brief wordt afgestemd met de relevante departementen.

*Bijlage 4.1: Concept versie voortgangsbrief Programma Schiphol.*

buiten reikwijdte

### **5. Afsluiting**

- Het volgende D-overleg is gepland op dinsdag 26 april.



wo 1 jun.  
vr 3 jun.

buiten reikwijdte verzoek



 Ik zou graag begin volgende week nog met je over de besluitvorming rond Schiphol willen spreken. Ik heb -heel kort- op de nota daarover die in je CM zit, mijn beeld gegeven. Ik vind de ontbrekende duidelijkheid rond de stikstofvergunningen van S/L een groot, mogelijk te groot, risico om de aantallen op S/L nu al zo vast te zetten als in de nota wordt voorgesteld. De reden dat ik het met je wil bespreken is dat je anders al zover in je denken bent dat een gesprek hierover met jou alleen nog maar als hinderlijk wordt ervaren. Enfin, ik heb het even met je gedeeld. Fijne Pinksterdagen gewenst! Hgrt.,

5.1.2.e woo



18:5



16:18

7.

5.1.2.e woo



Hoi <sup>5.1.2.e woo</sup> ik ben het met je eens, zie echter ook nog een ander risico mbt stikstof. In ieder geval is de redeneerlijn in de brief nog niet afgewogen en doorleefd genoeg, we vinden vandaag wel een moment om er even over te praten

08:37



# 8.

DG

## Bestuurskern

Programma Schiphol  
Cluster B

Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

## Contactpersoon

5.1.2.e woo

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

# nota ter informatie

Overleg Dick Benschop

## Datum

8 maart 2022

## Kenmerk

IenW/2021-BSK/49189

## Bijlage(n)

1. Notitie overleg en werkzaamheden met Schiphol
2. Notitie intern salderen

## Inleiding

Donderdag 10 maart staat er een overleg tussen DGLM en Dick Benschop. Dit overleg is gepland om verder te praten over de werkzaamheden en overlegmomenten met betrekking tot de te mitigeren stikstofopgave voor Schiphol. De stikstofopgave als gevolg van het verschil tussen de nadere uitgangspunten met betrekking tot de referentiesituatie zoals geschetst door DGMI en LNV en de te vergunnen situatie. Bijgevoegd bij deze nota vindt u een overzicht op hoofdlijnen van de werkzaamheden onder regie van DGLM en Schiphol. Bij deze nota zit ook een nieuwe versie van de notitie over intern salderen, de inhoud hiervan wordt verder besproken tussen IenW en LNV.

De gesprekken over financiering van de verschillende maatregelen lopen ook, daarbij heeft Financiën aangegeven deze discussie ingewikkeld te vinden totdat het gehele kostenplaatje inzichtelijk is, daarom wordt er nu gewerkt met verschillende scenario's (werkgroep: IenW-FIN-SPL)

## Samenvatting, kern of boodschap

In de kern geldt dat er met Schiphol de volgende verdeling is van werkzaamheden:

- DGLM maakt op hoofdlijnen inzichtelijk wat de opgave is als gevolg van de nieuwe uitgangspunten is ten behoeve van de zoektocht naar kansrijke oplossingen.
- DGLM rekent diverse kansrijke bronnen door en gaat samen met de provincies en ander departementen de kansrijkheid van deze bronnen uitwerken.
- Het eerste beeld hiervan is deze week beschikbaar vanuit RHDHV (In de toelichting van deze nota is een figuur opgenomen die het eerste beeld geeft van de opgave vanuit Schiphol).
- Schiphol gaat als initiatiefnemer langs 3 lijnen aan de slag met de werkzaamheden; 1; de opgave, 2; de maatregelen, 3; juridisch.

# 8.

1. Schiphol maakt de gedetailleerde berekeningen voor de aanvulling op de passende beoordeling
2. Hierbij gaat Schiphol uit van 3 scenario's:
  - o Een scenario waarbij de ruimte binnen de uitgangspunten wordt opgezocht (cf. de ontwerp-vergunning)
  - o Een scenario waarbij een verfijning van de uitgangspunten is doorgevoerd, die (volgens Schiphol) aansluiten bij de adviezen van de Commissie voor de m.e.r.
  - o Een scenario die volledig aansluit bij de uitgangspunten uit de brief van DGMI/LNV
- Voor wat betreft de maatregelen is er binnen Schiphol een aparte club opgericht die in overleg met DGLM met een maatregelenpakket aan de slag gaat. Eerste mijlpaal: volgend BWO. Aanvullend: scenariosessie/opstellen matrix.

Alles is er op gericht om de deadline van 15 mei te halen, met het verstrekken van een tussenstand in het BWO van april. Hiertoe is er een structureel wekelijks overleg tussen medewerkers over de opgave en de maatregelen op dinsdag. Elke vrijdag is er een overleg (incl. management) waar ook verder wordt gesproken over de juridische vraagstukken. Driewekelijks is er overleg over de stand van zaken tussen DGLM en Schiphol. Aan HBJZ is gevraagd na te denken over een 'protocol' zodat informatieuitwisseling binnen de kaders kan plaatsvinden. Dit wordt aanstaande vrijdag met SPL verder doorgesproken.

5.1.2.e woo

# 8.

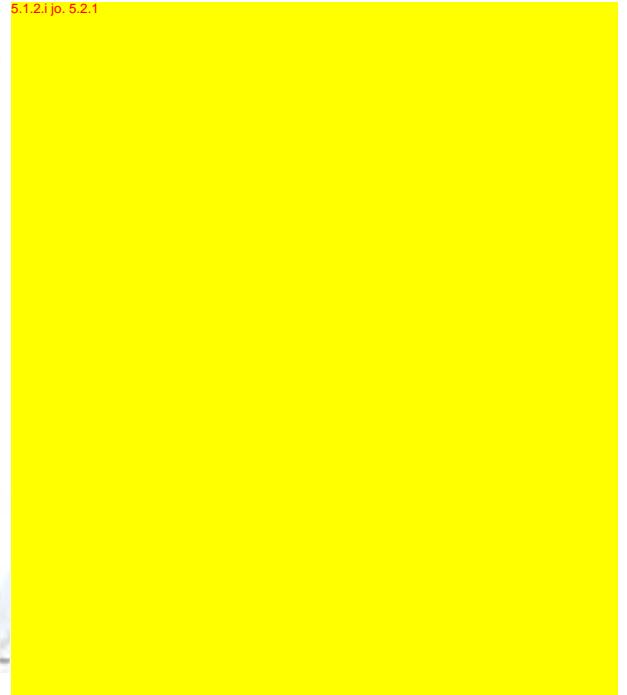
*Toelichting figuur 1, effecten nieuwe lijn DGMI/LNV*

## **Effecten aangevraagde activiteit** **Variant: Nieuwe lijn DGMI/LNV**

5.1.2.i jo. 5.2.1



5.1.2.i jo. 5.2.1





# 9

## agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo  
@minienw.nl

**Datum**  
3 juni 2022

---

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol AZ, FIN, EZK, LNV en IenW
Vergaderdatum	7 juni 2022
Vergadertijd	15.00 – 16.00 uur
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, 11 <sup>e</sup> etage, Waalzaal; en Webex

### 1. Opening

### 2. Algemeen

### 3. Stand van zaken

### 4. Bespreking stukken

Mondelinge toelichting stand van zaken en bijlagen

*Bijlage 1 Concept Vertrouwelijk – Notitie Proportionaliteit*

*Bijlage 2 Concept Vertrouwelijk – Notitie Bevoegd gezag (door DGMI en LNV)*

*Bijlage 3 Concept Vertrouwelijk – Kamerbrief*

Opmerkingen op de concept Kamerbrief graag voor woensdag 8 juni  
13:00 uur

*Bijlage 4 Concept Vertrouwelijk – Onderliggende stukken*

### 5. Vervolgproces

Bespreekpunten:

- Tijdelijk besluitvorming
- Kamerbrief
- Vervolgoverleggen

### 6. Afsluiting

10.

# agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
30 mei 2022

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol AZ, FIN, EZK, LNV, IenW
Vergaderdatum	31 mei 2022
Vergadertijd	n.n.b.
Vergaderplaats	n.n.b.

1. Opening
2. Algemeen
3. Terugkoppeling BWO 30 mei en aandachtspunten
4. Toelichting stand van zaken

Mondelinge toelichting stand van zaken en bijlagen

*Bijlage 1 Concept Vertrouwelijk - Presentatie Schiphol BWO 30 mei*

*Bijlage 2 Concept Vertrouwelijk - Notitie Proportionaliteit*

*Bijlage 3 Concept Vertrouwelijk - Notitie Hubfunctie en vestigingsklimaat*

*Bijlage 4 Concept Vertrouwelijk - Notitie To70 Effecten beëindigen  
anticiperend handhaven*

5. Rondgang punten nader uit te zoeken
6. Vervolgoverleg
7. Afsluiting

11.

# agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
10 maart 2022

---

Betreft	Agenda Directeurenoverleg Schiphol
Vergaderdatum	15 maart 2022
Vergadertijd	15.15 – 16.00 uur
Vergaderplaats	Webex

## 1. Opening

## 2. Algemeen

buiten reikwijdte verzoek



## 3. Thema Gebiedsagenda

buiten reikwijdte



# 11.

## 4. Thema Geluid

buiten reikwijdte verzoek

## 5. Thema Stikstof

Stand van zaken door LNV

*Mondelinge toelichting*

Stand van zaken en organisatie themaspoor IenW en interdepartementaal

## 6. Afsluiting

12.

# agenda

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**  
5.1.2.e woo  
M 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**  
19 mei 2022

---

Betreft	Agenda Directeurenoverleg Schiphol
Vergaderdatum	24 mei 2022
Vergadertijd	15.30 – 16.15 uur
Vergaderplaats	Webex

## 1. Opening

## 2. Algemeen

## 3. Thema Stikstof

Bijgevoegd treft u een factsheet stikstofproblematiek Schiphol en een samenvatting van opties voor een juridisch houdbare natuurvergunning Schiphol. Ter vergadering worden de actuele ontwikkelingen mondeling toegelicht door IenW/LNV.

*Bijlage 3.1 Factsheet restopgave en maatregelen*

*Bijlage 3.2 Notitie opties natuurvergunning*

5.1.2.i jo. 5.2.1

## 4. Thema Geluid

buiten reikwijdte verzoek

## 5. Thema Gebiedsagenda

buiten reikwijdte

# 12.

*Bijlage 5.1 Stand van zaken gebiedsagenda (wordt nagezonden)*

## **6. Afsluiting**

## Oplegnotitie Agendapunt 2 Directeurenoverleg 5 april 2022:

### Juridische vormgeving natuurvergunning en impact Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Ten behoeve van het directeurenoverleg van 5 april 2022 treft u bijgevoegd twee notities met daarin een stand van zaken, voorafgegaan door samenvattingen. Het betreft:

- 2.1 een notitie over opties voor de juridische **vormgeving** van de natuurvergunning voor Schiphol en de relatie met opties voor het tot stand brengen van een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB)
- 2.2 een notie over de huidige inzichten over **maatregelen** (intern salderen en additionaliteit) in relatie tot de passende beoordeling van Schiphol.
- 2.3 ten behoeve van de voorbereiding van het DG-diner op 11 april is een 'thought starter' opgesteld met een uitnodiging aan de deelnemers om zich daarop voor te bereiden met korte pitches aan de hand van gestelde vragen. Deze worden ambtelijk voorbereid en de uitnodiging daartoe treft is bijgevoegd als bijlage.

#### Ad 2.1

In de opeenvolgende bewindspersonenoverleggen eind 2021 is gesproken over de juridische varianten voor een natuurvergunning zoals daar gepresenteerd. Naar aanleiding van de bespreking daarvan is duidelijk geworden dat er spanning zit tussen de tijd die nodig is om de benodigde maatregelen te realiseren om een restopgave te mitigeren en de wens om zo spoedig mogelijk de gewenste activiteiten op Schiphol te vergunnen. Dit punt is de afgelopen weken onderwerp van gesprek geweest tussen de bevoegd gezagen (ministerie voor N enS, I enW-DGMI en DGLM). Daarbij is nog meer complexiteit naar voren gekomen zoals bv het proces t.a.v. de afronding van de natuurdoelanalyses en de discussie over de maximale rekenafstand. Deze discussie heeft geresulteerd in bijgevoegde overzicht van de juridische (on)mogelijkheden om te komen tot een vergunning op de korte, middellange en lange termijn.

*Let op: het is ongeacht de uitkomsten van de berekeningen en analyses - van Schiphol als initiatiefnemer voor de natuurvergunning - zo dat een van de geschetste juridische paden gekozen moet worden. Oftewel:*

- hoe groot of hoe klein de restopgave ook is;
- welke maatregelen er ook genomen kunnen worden;
- of het aantal vliegtuigbewegingen kan of en moet worden bijgesteld:

er is altijd sprake van een tijdsissues vanwege het feit dat buiten de situatie nu al zo is dat er gevlogen wordt op Schiphol en er moet zo spoedig mogelijk een vergunning komen.

#### Ad 2.2

Ter informatie is een notitie bijgevoegd over de juridische inzichten hoe om te gaan met het nemen van maatregelen en het aantonen van additionaliteit t.o.v. de natuuropgave van deze maatregelen. Deze notitie betreft vooral huiswerk om een duidelijk beeld te hebben welke maatregelen wel en welke maatregelen

#### Bespreekpunten:

- Het directeurenoverleg wordt verzocht kennis te nemen van bijgevoegde notities
- Het directeurenoverleg wordt verzocht aan te geven welke criteria moeten worden betrokken bij de definitieve keuze voor de juridische vormgeving van de natuurvergunning
- Het directeurenoverleg wordt gevraagd kennis te nemen van de aandachtspunten bij het nemen van maatregelen.
- Kennis te nemen en in te stemmen met de aanpak voor het DG-diner voor een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol'.

Bijlagen:

1. Opties natuurvergunning en LVB 31 maart 2022
2. Intern salderen en additionaliteit 31 maart 2022
3. Agenda en thought starter DG-diner

## SAMENVATTING

### Intern salderen

- Intern salderen is het treffen van een maatregel op de locatie van het project of plan zelf, waardoor een toename van stikstofemissie (of een andere negatief effect) t.o.v. de referentiesituatie<sup>1</sup> wordt voorkomen of beperkt.
- Intern salderen mag, net als extern salderen, alleen met (in de referentiesituatie) toegestane depositie.
- Intern salderen mag in de voortoets (beoordeling of een project kan leiden tot significante gevolgen) worden betrokken. Het is geen mitigerende maatregel die alleen kan worden betrokken in de passende beoordeling, zoals extern salderen.
- Als elke toename van depositie ten opzichte van de referentiesituatie wordt voorkomen door intern salderen, zijn significante gevolgen uitgesloten volgens vaste jurisprudentie. In dat geval geldt ook geen vergunningplicht, omdat sinds de wetwijziging van 1 januari 2020 alleen nog een vergunning is vereist als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten en een passende beoordeling is vereist. Dat is bij Schiphol niet aan de orde omdat daar nog depositie resteert na intern salderen.
- Een stikstofreducerende maatregel kan worden ingezet voor intern salderen als zekergesteld is dat de maatregel tijdig het berekende effect heeft.
- Als het effect van een maatregel niet tijdig wordt bereikt is geen sprake van interne saldering. De maatregel kan dan als mitigerende maatregel worden getroffen die op het moment van vergunningverlening zeker gesteld moet zijn.
- Een mitigerende maatregel kan als afdwingbaar voorschrift worden opgenomen in een vergunning, die op een in dat voorschrift bepaald moment moet zijn gerealiseerd.
- 5.1.2.1
- Evenmin kan de maatregel worden toegepast als mitigerende maatregel voor zover deze volledig als bronmaatregel is ingeboekt in die structurele aanpak stikstof.
- Een maatregel die onderdeel was van de referentiesituatie of op de referentiesituatie vereist was, kan ook niet worden gebruikt voor intern salderen of voor mitigatie.

### Mitigerende maatregelen

- Mitigerende maatregelen zijn maatregelen buiten de locatie van het project of plan die de stikstofdepositie (of een ander negatief effect) door het project of plan op de locatie van een natuurlijk habitat of een habitat van soorten, voorkomen of beperken.
- Mitigerende maatregelen mogen niet worden betrokken in de voortoets. Als ze worden getroffen, moet een passende beoordeling worden gemaakt.
- Mitigerende maatregelen mogen alleen in de passende beoordeling van een project of plan worden betrokken als ze tijdig positief effect hebben. Als het gaat om maatregelen die naar hun aard ook kunnen worden ingezet om te voldoen aan de verplichtingen uit art. 6, lid 1 of 2, Habitatrichtlijn (instandhoudingsdoelstellingen halen en verslechtering voorkomen), moeten ze additioneel zijn aan wat al nodig is vanuit die verplichtingen. Autonome ontwikkelingen, positieve effecten vanuit andere beleidsdoelstellingen, mogen niet in de passende beoordeling worden betrokken.

### Additionaliteit

- Additionaliteit betekent dat aangetoond moet worden dat een maatregel niet hoeft te worden ingezet om verslechtering kwaliteit van habitats of significante verstoring van soorten, te voorkomen (art. 6, lid 2, Hrl) en de instandhoudingsdoelstellingen te halen (art. 6, lid 1, Hrl), voordat de maatregel kan worden ingezet als mitigatie of compensatie. Dat volgt uit artikel 6.1 en 6.2 van de Habitatrichtlijn.

<sup>1</sup> Eerder verleende in rechte vaststaande natuurvergunning (ook ogv de Wabo of art. 2.7, lid 4, Wnb), (publiekrechtelijk ingeperkte) toestemming van voor de Europese referentiedatum, toestemming ogv art. 9.4, lid 8, Wnb of plan in de zin van art. 2.7, lid 1, Wnb.

<sup>2</sup> Kamerbrief 24 april 2000: voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak



- Duingebieden hebben allen een overschrijding van meer dan 20% van de KDW-t. Gebieden boven Amsterdam hebben die overschrijding ook, maar in mindere mate (<20%). De droge duinbossen in het Noordhollands duingebied kennen een aanzienlijk grotere overschrijding (>87%). Er dient zo snel mogelijk inzicht te worden gekregen welke aanvullende opgave voor de gebieden gaan gelden voor wat betreft knelpunt stikstof, specifiek de omvang van benodigde aanvullende stikstofreductie en welk maatregelenpakket de provincie daarbij in gedachten heeft.

<sup>3</sup> Er zijn vooralsnog alleen aanwijzingen dat het vereiste van het tijdig positief effect van maatregelen ook in de voortoets geldt: ECLI:NL:RVS:2019:4448, r.o. 11.3.

## Verkenning van mogelijkheden voor intern salderen en additionaliteit voor de aanpak Stikstofproblematiek Schiphol

### INTERN SALDEREN

Uit verkennende berekeningen volgt dat de depositiebijdrage in de beoogde situatie voor Schiphol (500.000 vliegbewegingen op 5 banen) niet voor alle Natura 2000-gebieden past binnen de referentiesituatie. Van de exploitatie van de luchthaven die uitkomt boven de referentiesituatie, moet worden beoordeeld of die kan leiden tot significante gevolgen. Wanneer die niet zijn uit te sluiten, is een natuurvergunning met passende beoordeling vereist. Voor zover een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie door maatregelen op de locatie van het project zelf kan worden voorkomen door aanpassing van de bestaande activiteit, is geen vergunning nodig. In dat geval is sprake van zgn. 'intern salderen'.

Dit memo beschrijft:

- De categorieën van maatregelen voor intern salderen die nu in beeld zijn en het effect van deze maatregelen.
- De randvoorwaarden en uitgangspunten voor het betrekken van maatregelen voor intern salderen in de berekeningen van de opgave voor Schiphol.

#### Inventarisatie maatregelen intern salderen en inschatting effect

Eind 2021 heeft Schiphol mogelijke extra maatregelen geïnventariseerd om de (stikstof)emissies van bronnen op de luchthaven – en daarmee de stikstofdepositie van de luchthaven – te reduceren. Ook is een inschatting gemaakt van de effecten van deze maatregelen en de termijn waarop deze effecten kunnen worden gerealiseerd.

5.1.2.i jo. 5.2.1

RHDHV maakt momenteel een verkennende berekening van de depositieafname die met deze bronmaatregelen in de vorm van interne saldering kan worden gerealiseerd. De resultaten komen binnenkort beschikbaar. Deze verkennende berekening zal worden gemaakt op basis van de achterliggende reductiepercentages per broncategorie die door Schiphol zijn aangeleverd.

De effecten van de geïnventariseerde bronmaatregelen voor intern salderen worden berekend tot een afstand van 25 km van de luchthaven (maximale rekenafstand van het voorgeschreven

rekenmodel AERIUS Calculator). De opgave voor Schiphol ligt echter ook op afstanden van meer dan 25 km van de luchthaven, omdat bij het bepalen van de opgave bijvoorbeeld ook de depositiebijdragen van de vliegroutes (tot 3.000 voet) worden betrokken.

5.1.2.i

5.1.2.i

## Zekerstelling maatregel

Om een voorgenomen maatregel voor intern salderen te kunnen gebruiken, dient op het moment van de vergunningverlening voor het project te zijn verzekerd dat de maatregel daadwerkelijk wordt uitgevoerd, zodat de in de referentiesituatie veroorzaakte emissie niet langer plaatsvindt. De te treffen interne salderingsmaatregelen zullen deel uitmaken van de aanvraag voor een natuurvergunning die wordt gedaan voor het hele project. De aanvraag maakt deel uit van de vergunning. Als zodanig zijn de maatregelen geborgd. Wel is het raadzaam de maatregelen ook verplicht te stellen via vergunningvoorschriften..

## Maatregelen die (ook) deel uit maken van de structurele aanpak stikstof

5.1.2.i

## Reeds door de luchthaven getroffen maatregelen

De luchthaven heeft door de jaren heen verschillende maatregelen getroffen om de emissies van bronnen op de luchthaven te verminderen. Bijvoorbeeld maatregelen die de emissies van het platformverkeer hebben gereduceerd, zoals elektrificeren van platformverkeer of de inzet van zuiniger voertuigen. Deze maatregelen kunnen worden ingezet als intern salderen om de depositie door het te vergunnen project te beperken, voor zover de depositie die was toegestaan in de referentiesituatie door de maatregel wordt beperkt. De referentiesituatie wordt per Natura 2000-gebied bepaald aan de hand van de (publiekrechtelijk ingeperkte) toestemming op de onderscheiden Europese referentiedata. Voor zover de maatregel al deel uitmaakte van die toestemming, levert de maatregel geen depositiewinst die kan worden ingezet als intern salderen. Welke maatregelen, en dus welke depositieverminderingen als gevolg van die getroffen maatregelen, gebruikt worden voor interne saldering, zal blijken uit de aanvulling op de passende beoordeling. Het gaat daarbij om maatregelen die genomen zijn na het jaar waarvoor de referentiesituatie geldt (2002 voor de referentiesituatie van 460.000 vliegbewegingen op 4 banen) en 2008 voor de referentiesituatie van 480.000 vliegbewegingen op 5 banen).

## **ADDITIONALITEIT**

Om vergunningverlening ingevolge de Wet natuurbescherming op grond van artikel 6, lid 3, Habitatrichtlijn mogelijk te maken voor de exploitatie van luchthaven Schiphol, is op dit moment een aantal instrumenten beschikbaar of in ontwikkeling dat de schade aan de natuur door stikstofdepositie kan voorkomen, verminderen (mitigatie) of compenseren. De toepasbaarheid van deze instrumenten wordt sterk bepaald door enerzijds het tijdig voorhanden zijn van maatregelen

en anderzijds de zekerheid dat deze niet al nodig zijn voor het behoud en verbeteren van natuur. Dit laatste wordt op basis van nieuwe inzichten en aangescherpte jurisprudentie steeds ingewikkelder. Het vereiste dat aangetoond moet worden dat de maatregel niet hoeft te worden ingezet om behoud van de natuur (tegengaan van verslechtering) te borgen en de instandhoudingsdoelstellingen te halen, voordat deze kan worden ingezet als mitigatie of compensatie, wordt het additionaliteitsvereiste genoemd<sup>4</sup>.

Het additionaliteitsvereiste geldt voor mitigerende maatregelen die naar hun aard ook kunnen worden ingezet om te voldoen aan de verplichtingen uit artikel 6, lid 1 (behalen instandhoudingsdoelen) en 2 (verslechteringsverbod), van de Habitatrichtlijn. Dit geldt voor extern salderen waarbij de overheid vergunningen intrekt om ontwikkelingen mogelijk te maken<sup>5</sup>. Intern salderen is geen mitigerende maatregel, zodat het niet hoeft te worden getoetst aan additionaliteit<sup>6</sup>. Ook compensatiemaatregelen in het kader van een ADC-toets moeten additioneel zijn.

## Onderbouwen additionaliteit en natuurdoelanalyses

De eisen aan het onderbouwen van additionaliteit zijn blijkens de jurisprudentie streng<sup>7</sup>. Men kan niet volstaan met een verwijzing naar een structurele aanpak en/of de constatering dat de wet via de omgevingswaarde vraagt om verdere stikstofreductie. Per locatie van een habitatype of leefgebied van soorten dat wordt geraakt door het betrokken plan of project en waarvoor een instandhoudingsdoelstelling is opgenomen in het Natura 2000-aanwijzingsbesluit, dient inzichtelijk te worden gemaakt of behoud is geborgd en of voldoende andere maatregelen beschikbaar zijn om de instandhoudingsdoelstellingen (als bijdrage aan een landelijk gunstige staat van instandhouding) worden gehaald.

Dergelijke gebiedsspecifieke informatie is het meest recent vastgesteld via de PAS-gebiedsanalyses uit 2017. In die gebiedsanalyses is voor alle in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden ecologisch onderbouwd dat met de programmatische aanpak behoud is geborgd en in hoeverre het behalen van instandhoudingsdoelstellingen mogelijk was, met eventueel inzet van aanvullende gebiedsgerichte maatregelen. De ecologische onderbouwing en de gebiedsinformatie in deze gebiedsanalyses is met de PAS-uitspraak niet komen te vervallen. Het betrof de best beschikbare wetenschappelijke informatie.

Doordat de gebiedsanalyses niet meer worden geactualiseerd, bestaat het risico dat de wetenschappelijke informatie niet meer actueel is en de conclusies hierdoor mogelijk niet meer gelden. Dit risico wordt urgenter nu er steeds meer signalen uit het veld komen dat behoud niet lijkt te zijn geborgd en er sprake is van verslechtering dan wel dat dit op korte termijn dreigt te gebeuren. Dat kan zijn veroorzaakt doordat bijvoorbeeld de beoordeelde maatregelen nog niet of niet goed zijn uitgevoerd, de depositie lokaal is toegenomen (in plaats van afgenomen), of de beoordeling te optimistisch was.

Om die reden wordt op dit moment gewerkt aan zogenoemde natuurdoelanalyses, welke een actuele stand van zaken moeten geven van het doelbereik van de habitats, welke knelpunten er zijn (naast stikstof kan dit bijvoorbeeld grondwaterpeil of aanwezigheid van exoten zijn) en of hier aanvullende inzet op nodig is. In de provinciale gebiedsplannen die in zomer 2023 worden vastgesteld, wordt vervolgens duidelijk of en met welke (aanvullende) maatregelen die opgave kan worden ingevuld.

Als input op de natuurdoelanalyses heeft de Taakgroep Ecologische Onderbouwing (TEO) een Urgentielijst met habitattypen en leefgebieden van soorten opgesteld, waarvan momenteel meer dan 20% van de areaal overbelast is. Hiervoor is de methode gebruikt uit Bobbink (2021) en Bobbink e.a. (2022). Momenteel werkt de TEO aan het duiden van de mogelijkheden om met 'overlevingsmaatregelen' nog wel verslechtering kan worden tegengegaan (in onderscheid met

<sup>4</sup> Zie ook de PAS uitspraak <https://www.raadvanstate.nl/@115602/201600614-3-r2/>

<sup>5</sup> In uitspraken in eerste aanleg is bepaald dat dit ook geldt voor extern salderen als transacties tussen particulieren, waar het bevoegd gezag slechts aan meewerkt door de toestemming van de saldogever op diens verzoek in te perken. Daartegen is hoger beroep ingesteld, met als argument dat een transactie tussen particulieren niet naar z'n aard kan worden ingezet om te voldoen aan art. 6, lid 1 en 2, Habitatrichtlijn. Alleen de lidstaat kan immers voldoen aan die verlichtingen. Het is onzeker wat de uitkomst zal zijn.

<sup>6</sup> Zie noot 3

<sup>7</sup> O.a. de uitspraak van de Raad van State mbt de Gebiedsontwikkeling Langstraat: [Uitspraak 201805874/1/R2 - Raad van State](#)

duurzaam systeemherstel).<sup>8</sup> Als die mogelijkheid er generiek niet is, of als de maatregel in een concreet gebied niet toepasbaar is, betekent dat – wanneer in een gebiedsspecifieke analyse blijkt dat de stikstofoverbelasting op dat habitatype leidt tot mogelijke verslechtering – de enige resterende maatregel het wegnemen van die overbelasting is door het nemen van bronmaatregelen.<sup>5.1.2.1</sup>

## Borging maatregelen

Verwacht wordt dat voor veel habitats maatregelen voorhanden zijn om (dreigende) verslechtering te voorkomen. Als voorwaarde voor het borgen van behoud geldt dan wel dat deze maatregelen z.s.m. worden uitgevoerd als verslechtering dreigt of al optreedt. Voor de onderbouwing van additionaliteit van mitigerende maatregelen bij toestemmingsverlening is het in die gevallen noodzakelijk dat de uitvoering van de noodzakelijke maatregelen gericht op natuurbehoud echt geborgd is.

Wanneer voor de Urgentielijst bij bepaalde habitats komt vast te staan dat generiek dan wel voor een specifiek gebied überhaupt geen 'overlevingsmaatregelen' mogelijk voor worden geacht, ontstaat direct een urgent probleem, zeker als er op dat moment geen gebiedsspecifieke natuurdoelanalyses aanwezig zijn die een andere conclusie onderbouwen. Het wordt voor deze habitats zeer lastig om aan te tonen dat behoud geborgd is en het kunnen aantonen van de additionaliteit van mitigerende maatregelen lijkt dan onmogelijk te worden. Het enige wat resteert om aan het verslechteringsverbod te voldoen is om deze habitats z.s.m. onder de KDW te brengen én herstelmaatregelen te treffen die de inmiddels opgetreden effecten van stikstof tenietdoen.

Die opgave is (mogelijk) immens, omdat het hoofdzakelijk zal gaan om de habitats met de laagste KDW's en de benodigde depositiedaling en emissiereductie fors zal zijn. De vraag is hoe haalbaar en realistisch dit is: zelfs al zouden alle binnenlandse emissies binnen 4 jaar tot 0 worden gebracht, dan nog is de vraag of dreigende verslechtering in (met name de grens)gebieden kan worden voorkomen, omdat de bijdrage vanuit het buitenland al hoger is dan de KDW van de daar aanwezige habitats. Daar staat tegenover dat het gericht aanpakken van zones met ernstige overbelasting (zonder de KDW al te onderschrijven) mogelijk voor de korte termijn toch soelaas kan bieden. Dit is de benadering die bij de scenario studies inmiddels 'KDW-t' is gaan heten. Juist de mogelijkheden voor overlevingsmaatregelen bij matige (i.p.v. ernstige) overbelasting hebben tot het identificeren van deze benadering geleid.

## Relatie met toestemmingverlening

Afgaande op de ontwikkelingen rond de Urgentielijst van het TEO, lijkt het een reëel risico dat ook in de gebiedsspecifieke natuurdoelanalyses voor een deel van de gebieden geconcludeerd gaat worden dat voor het borgen van natuurbehoud veel meer extra stikstofreductie moet worden gerealiseerd dan voorzien was. Dit terwijl er nog geen zicht is op concrete maatregelen en de uitvoering van veel maatregelen veel tijd zal vragen. In deze situatie zal het onderbouwen van additionaliteit van mitigerende maatregelen die naar hun aard ook kunnen worden ingezet om te voldoen aan de verplichtingen uit artikel 6, lid 1 en 2 van de richtlijn, zo goed als onmogelijk worden. Dit zal ook het legaliseringsprogramma voor PAS-meldingen raken en het afwijzen van intrekkingsverzoeken m.b.t. vergunningen op grond van artikel 5.4, lid 2, Wnb en toepassing van de aanschrijvingsbevoegdheid op grond van artikel 2.4 Wnb met betrekking tot bestaande rechten lastiger maken.

Omdat projecten of maatregelen gezien de rekenafstanden in de meeste gevallen een gebied zullen raken waar additionaliteit niet kan worden onderbouwd, zullen veel projecten hiermee te maken krijgen.

Naast de impact op het kunnen treffen van mitigerende maatregelen, heeft dit ook doorwerking naar de ADC-toets, afgezien van het feit dat compenserende maatregelen op zichzelf al moeten voldoen aan additionaliteit. Onderbouwd moet worden onderbouwd dat de nieuw aan te leggen natuur zich binnen afzienbare termijn kan ontwikkelen en zal kwalificeren als het te compenseren habitat. Maar als behoud of herstel van een habitat in een overbelaste situatie (zoals die nu eenmaal veelal in Nederland aanwezig is) niet lukt, dan wordt het erg ingewikkeld om te

<sup>8</sup> Dit betreft een generiek inzicht, er dient vervolgens in een gebiedsspecifieke beoordeling bepaald te worden of er op die locatie ook daadwerkelijk risico is op verslechtering.

onderbouwen dat nieuwe aanleg van dat habitatype in een overbelast gebied wél zou lukken. En het zullen juist die habitats van de Urgentielijst zijn die gecompenseerd dienen te worden, omdat mitigatie niet mogelijk is vanwege het additionaliteitsvereiste.

## Proces natuurdoelanalyses (NDA)

Voor de zeer korte termijn wordt voor de eerste versie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (PSN), dat voor de zomer ter inzage wordt gelegd, een quickscan uitgevoerd. Dat is stap 1. Daarna volgende twee andere stappen:

1. De eerste stap is de totstandkoming van een Aandachtslijst van overbelaste Natura 2000-gebieden met habitats van de Urgentielijst, uit te voeren door de voortouwnemers. Deze stap is gericht op het halen van instandhoudingsdoelen en houdt dus geen rekening met het mogelijk overtreden van het verslechtingsverbod.
2. Tegelijk werkt de TEO aan een overzicht van mogelijke 'overlevingsmaatregelen' die altijd, dan wel in specifiek omschreven omstandigheden kunnen resulteren in het tegengaan van verslechtering. Oplevering is gepland eind maart.
3. Vervolgens zullen de voortouwnemers, mede op basis van stap 1 en 2, werken aan de natuurdoelanalyses die voor de stikstofgevoelige N2000 gebieden inzichtelijk maken wat de huidige doelbereik is (wordt voldaan aan de instandhoudingsdoelen uit de aanwijzingsbesluiten?), de knelpunten in het gebied voor dat habitatype, welke maatregelen genomen zijn en welke nog genomen worden en voor welke knelpunten nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn maar waarin nog niet is voorzien<sup>9</sup>. Deze natuurdoelanalyses worden naar verwachting tussen eind 2022 en eind 2023 opgeleverd en verwerkt in de tweede versie van het en daarna in het Uitvoeringsprogramma Natuur.

## Vervolg

Een eerste indicatie welke gebieden te maken krijgen met de TEO-Urgentielijst worden achterhaald in contact met de Provincie Noord-Holland. Daaruit moet blijken of daarover al inzicht bestaat en of dit consequenties heeft voor de moerasgebieden boven Amsterdam.

Inmiddels blijkt uit informele indicaties voor vrijwel alle gebieden twijfel te bestaan over de conclusies in de PAS gebiedsanalyses en is een nadere analyse nodig. Hierover zal met de Provincie Noord-Holland moeten worden afgestemd wat dit betekent voor die gebieden.

Het beoordelen van de toepasbaarheid van 'overlevingsmaatregelen' in deze gebieden wordt daarmee van doorslaggevende betekenis, waarbij geleerd kan worden van te optimistische inschattingen bij de eerdere PAS gebiedsanalyses. De uitwerking van de NDA kan nog tot een half jaar tot een jaar duren en moeten wettelijk uiterlijk 1 juli 2023 leiden tot vastgestelde gebieds- of beheersplannen.

Bij oplevering van de NDA is alleen sprake van een constatering (bv. er is meer nodig), waarmee is nog geen concrete invulling van het bronmaatregelenpakket is geregeld. Er dient zo snel mogelijk inzicht te worden gekregen welke aanvullende opgave voor de gebieden gaan gelden voor wat betreft knelpunt stikstof, specifiek de omvang van benodigde aanvullende stikstofreductie en welk maatregelenpakket de provincie daarbij in gedachten heeft. <sup>5.1.2.1</sup>

Groot risico bij de uitwerking van de NDA en (bron)maatregelpakketten is overigens de beperkt beschikbare (inhoudelijke) capaciteit bij de wettelijk aangewezen beheerders van de Natura 2000-gebieden, veelal de provincie.

<sup>9</sup> Het is nogal een iteratief proces met erg veel openstaande vragen. Belangrijkste is wanneer voor een stikstofknelpunt aanvullende depositiedaling wordt vereist is overigens nog de vraag waar wordt besloten hoeveel extra nodig (m.u.v. 'onder de KDW'). Ook lijkt nogal onduidelijk te zijn wie bepaalt welke maatregelen in de gevraagde daling gaan voorzien.

**Voorstel agenda DG-diner**

buiten reikwijdte verzoek

**Vorbereiding**

- buiten reikwijdte verzoek

buiten reikwijdte verzoek

**Dis**

buiten reikwijdte verzoek

**N.B.** buiten reikwijdte verzoek

**Deelnemers:**

5.1.2.e woo [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)  
5.1.2.e woo [@minbzk.nl](mailto:@minbzk.nl)  
5.1.2.e woo [@minlnv.nl](mailto:@minlnv.nl)  
5.1.2.e woo [@minaz.nl](mailto:@minaz.nl)  
5.1.2.e woo [@minezk.nl](mailto:@minezk.nl)

## thought starter

## Gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol'

**Inleiding**

In het coalitieakkoord Rutte IV zijn o.a. opgaven benoemd op het gebied van klimaat & energie, landbouw, natuur & stikstof, en volkshuisvesting & ruimtelijke ordening. Deze opgaven raken een veelheid van beleidsterreinen (woningbouw, natuurbehoud en natuurbescherming, geluidhinder, netwerkkwaliteit luchtvaart, mobiliteit, bereikbaarheid en ruimtelijke inrichting, economische ontwikkeling, leefomgevingskwaliteit etc.).

Voor een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol' is zowel interdepartementale samenwerking als samenwerking met andere bestuurslagen (provincies en gemeenten) nodig. Een gebiedsgerichte aanpak impliceert de noodzaak tot het zoeken van verbinding. Samenwerken en integraliteit kunnen daarbij leidend zijn vanuit gezamenlijke doelstellingen maar gedifferentieerde verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Het is nodig te verkennen wat gezamenlijk en op deelgebieden integrale strategische aanpakken kunnen zijn. Tot dusver gloort geen eenduidige oplossingsrichting zodat ook de principiële vraag gesteld kan worden hoe we de komende maanden posities en aanpakken kiezen en welke tactiek we daarbij hanteren.

Het behalen van ambities voor de genoemde maatschappelijke opgaven is niet vanzelfsprekend en de strategieën daarvoor liggen niet voor de hand. De betrokken departementen (AZ, EZK, BZK, LNV/NenS, IenW) hebben in een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol' te maken met een gelijksoortige problematiek. Zij staan voor het bereiken van maatschappelijke opgaven in een context die is ingekaderd en beperkt door schaarste, (internationaal) bindende kaders en jurisprudentie (klimaat, stikstof, natuurbehoud).

De ontwikkelingsruimte voor beleidsambities is zeer gelimiteerd. In een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol' hebben we niet alleen te maken met een verdelingsvraagstuk dat door schaarste wordt bepaald. Ook zijn er veel en grote onzekerheden en is beleidscontext gecompliceerd door de betrokkenheid van meervoudige ambities, meerdere bevoegde gezagen en uiteenlopende en tegenstrijdige belangen in de samenleving.

**Probleemstelling**

Bepalende kaders (o.a. klimaat, energie, stikstof, geluidhinder) maken dat sociaaleconomische ambities begrensd zijn door schaarste in relatie tot (1) ruimtelijke inpassingsmogelijkheden, (2) energie (transitie, distributie en netcongestie) en (3) veiligheid, natuur en milieu.

**Is deze schaarste gezamenlijk te verdelen** voor de bestaande ambities of is bijstelling van ambities, dan wel herverdeling van de bestaande schaarste aan de orde?

Passen de ambities binnen de beschikbare schaarste, kunnen ze passend worden gemaakt? Kan de beschikbare schaarste worden verruimd of resteert een bijstelling van ambities?

Biedt prioritering een uitweg of wordt gekozen voor gezamenlijkheid en integraliteit? Maatschappelijk en politiek draagvlak voor te maken keuzes zijn onontbeerlijk. Welke benadering biedt daarvoor de meest optimale basis? Wat is nodig voor vervolgstappen? hoe helpen we elkaar en welke onzekerheden kunnen we benoemen waarover besluiten nodig zijn?

De onderlinge afhankelijkheden en samenhang van de vraagstukken die spelen, leiden ertoe dat we vanuit de afzonderlijke opgaven en ambities (pro)actief of reactief kunnen opereren:

- o de regie nemen en proactief besluiten nemen of bespoedigen
- o besluitvorming in de beleidsomgeving laten ontstaan of laten 'afdwingen' waarbij gevolgen van die besluiten zo goed mogelijk moeten worden opgevangen.

Elke optie kan leiden tot mogelijke scenario's met voor- en nadelen. Welke kansrijke scenario's leveren volgens de huidige inzichten potentiële oplossingsrichtingen?



### Kaders en randvoorwaarden

Voortgang in de beleidsopgaven in relatie tot een gebiedsgerichte aanpak 'Leefomgeving Schiphol' volgt in politieke zin uit het **coalitieakkoord** dat vraagt om in 2022 om integrale oplossingen die zekerheid en perspectief bieden voor zowel de hub-functie van Schiphol als voor de omgeving van de luchthaven. Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten en daarbij de opening van vliegveld Lelystad Airport betrekken en de laagvliegroutes in ogenschouw nemen.

Hoe en in welke zin kunnen de beoogde 'besluiten' worden bereikt, mede in het licht van toenemende druk door actuele ontwikkelingen.

- Bewoners uit de omgeving van Schiphol zijn een juridische procedure gestart door een sommatiebrief te sturen, waarin de Staat onrechtmatig handelen wordt verweten ten aanzien van de omgang met geluidhinder en uitstoot van stoffen, zoals ultrafijnstof.
- Belangenorganisaties hebben inmiddels verzocht passende maatregelen te treffen.
- Niet valt uit te sluiten dat een handhavingsverzoek wordt ingediend om de situatie van anticiperend handhaven op Schiphol te beëindigen.
- over geluid (WHO-normen, geluidscumulatie), de reductie van emissies van stoffen en de mogelijkheid om invulling te geven aan de woningbouwopgave rondom Schiphol ontstaan in toenemende mate weerstanden.

Er is dus urgent behoefte aan het scheppen van een geloofwaardige, voorspelbare en stabiele situatie rondom Schiphol vanuit het perspectief van geluidhinder, het LVB en de stikstofaanpak, mede om het risico te verkleinen dat daarover via de rechter stappen rond Schiphol worden afgedwongen.

Een reactieve benadering kan de beleidsruimte voor sturing en handelingsperspectieven van de rijksoverheid beperken. Pro-activiteit kan daarentegen veel weerstanden oproepen, maar ook de ontstane impasse qua tempo en resultaten doorbreken.

Er is behoefte aan overzicht van opgaven en ambities (economie, ruimte en wonen, leefomgeving, Schiphol), tijdpaden en processen in programma's, regelgeving en vergunningverlening. Ook is zicht nodig op de onderlinge samenhang tussen Schiphol en Lelystad Airport.

### Ruimte en wonen

buiten reikwijdte verzoek

### Leefomgeving

Naast de opgaven op het gebied van klimaat en leefomgevingskwaliteit (emissies milieubelastende stoffen) is, ongeacht welk scenario ten aanzien van Schiphol wordt gevolgd, een oplossing nodig voor zowel geluidhinder als voor de stikstofproblematiek. Signalen over landelijke stikstofoverbelasting roepen de vraag op in hoeverre er nog stikstofruimte bestaat, welke ruimte kan worden gerealiseerd, hoe snel, en voor welke ontwikkelingen die ruimte wordt gebruikt. Daarbij speelt ook een relatie met grote stikstofuitstoters in omgeving van Schiphol.

- 14 jaar geleden is een proces gestart, gericht op een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) waarin een 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (NNHS) wordt verankerd, inclusief 500.000 vliegtuigbewegingen op 5 banen.
- Voor de luchthaven Schiphol is nooit een natuurvergunning verleend. Voor zover geen sprake is van een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituaties is geen natuurvergunning nodig, en anders wel.
- De luchthaven Schiphol heeft een natuurvergunning aangevraagd. Op 1 oktober 2020 heeft Schiphol daarvoor een passende beoordeling ingediend. Op 21 februari 2022 is Schiphol verzocht de ingediende passende beoordeling vóór 15 mei 2022 aan te vullen op basis van nadere uitgangspunten. Naar verwachting is de passende beoordeling dan nog niet definitief.

- De passende beoordeling voor de natuurvergunning (**stikstofproblematiek**) is tevens onderliggend aan het LVB. Totdat het LVB is aangepast geldt voor Schiphol een situatie van anticiperend handhaven van de regels van het NNHS. Die situatie kan beëindigd worden door het NNHS in het LVB te verankeren. Het beëindigen kan ook om het risico van juridische kwetsbaarheid op te heffen, maar moet worden afgewogen tegen de kans de consequenties voor geluidspreferent baangebruik, aantallen vluchten en de kans op toename van het aantal geluidgehinderden.
- De lange duur van het anticiperend handhaven leidt tot rechtsonzekerheid voor omwonenden, afbreuk aan geloofwaardigheid juridische kwetsbaarheid.
- Als uit de passende beoordeling volgt dat een natuurvergunning niet leidt tot de voorkeursoptie van 500.000 vliegtuigbewegingen (inclusief 29.000 in de nacht) op vijf banen, zijn de variabelen voor een oplossing: aantal vliegbewegingen, aantal banen en baangebruik, vliegroutes en de vlootsamenstelling.
- Onzekerheden zijn voorts de huidige afkapgrenzen voor berekeningen waarin alleen vluchtroutes <3000ft en effecten binnen de maximale rekenafstand van 25 km aan Schiphol worden toegerekend.
- Een significante afname van het aantal vluchten heeft economische implicaties en implicaties voor de netwerkkwaliteit van Nederlandse luchthavens. Zulks nog los van juridische procedures vanuit luchtvaartmaatschappijen over verlies van historische slots (vliegrechten) en daaraan verbonden financiële consequenties.

Een passende beoordeling die onderliggend is aan het LVB is pas definitief beschikbaar als de natuurvergunning is verleend. Elk van de opties voor die vergunningverlening leidt naar huidig inzicht niet in 2022 tot vergunningverlening. Een wijziging van het LVB kan door de volgtijdelijkheid dan ook niet in 2022 in procedure worden gebracht.

Als het niet mogelijk is om tijdig tot een natuurvergunning te komen, kan eventueel worden teruggevallen op opties om het anticiperend handhaven te beëindigen. Het ontbreken van de natuurvergunning voor Schiphol wordt daarmee niet opgelost. Wél wordt dan het risico van het anticiperend handhaven beëindigd. Wijziging van het LVB beoogt immers mede het anticiperend handhaven te beëindigen door de regels voor het baangebruik te borgen in een juridisch besluit, zodat handhavend kan worden opgetreden.

buiten reikwijdte

### Schiphol en de netwerkkwaliteit van Nederlandse luchthavens

Schiphol is van belang voor de Nederlandse economie. De huidige netwerkkwaliteit van Schiphol met directe bestemmingen naar de rest van de wereld maakt Nederland enen belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven.

**Ter reflectie**

Vanuit het perspectief van luchtvaartbeleid zou aan de onderstaande scenariovragen kunnen worden gedacht als reflectie op het verdelingsvraagstuk van de schaarste (verdelen door ruimte te bieden en ruimte te vragen). Deelnemers worden van harte uitgenodigd om op scenariovragen te reflecteren vanuit andere beleidsperspectieven en -ambities.

Denkend vanuit stikstof en geluid zijn er t.a.v. Schiphol hypothetisch twee richtingen voorstelbaar: (1) krimpen of (2) gelijk blijven.

1. Krimp Schiphol in de richting van referentiesituaties betekent:
  - ➔ een beperkte stikstofopgave die moet worden ingevuld,
  - ➔ reductie van de geluidsbelasting door Schiphol op de omgeving
  - ➔ een reductie van uitstoot zeer zorgwekkende stoffen, fijnstof en CO<sub>2</sub>

Welke kansen biedt dit:

- voor de regio om stikstofruimte te creëren voor andere opgaven?
- voor woningbouw in de omgeving?
- voor economische ontwikkeling in de omgeving van een krimpend Schiphol?
- Leidt dit tot een positief of negatief beeld?

Welke aanpalende problemen spelen mee?

- Netcongestie? Stand van de natuur?
- Hoe kan daarmee in dit scenario worden omgegaan?
- Lelystad Airport juist wel of niet openen? Wat betekent dit?

2. Schiphol blijft op het huidige niveau opereren, wat betekent:

- ➔ Een grotere stikstofopgave die met meerdere bronnen moet worden ingevuld.
- ➔ niet automatisch minder geluidshinder (wat betekent dat voor reductiedoel in 2035?)
- ➔ Op termijn wellicht een toename uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, fijnstof en CO<sub>2</sub>

Welke kansen biedt dit:

- Voor de regio om stikstofruimte te creëren voor andere opgaven?
- voor woningbouw in de omgeving?
- voor economische ontwikkeling in de omgeving van een gelijkblijvend Schiphol?
- Leidt dit tot een positief of negatief beeld?

Welke aanpalende problemen spelen mee?

- Netcongestie? Stand van de natuur?
- Hoe kan daarmee in dit scenario worden omgegaan?
- Lelystad Airport juist wel of niet openen? Wat betekent dit?

Stikstofgevoelig Natura 2000-gebied binnen 25 km van emissiebronnen Schiphol	Datum aanwijzing Natura 2000
Eilandspolder	24-3-2000
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	24-3-2000
Ijperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	24-3-2000
Naardermeer	10-6-1994
Oostelijke Vechtplassen	24-3-2000
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck	14-2-1997
Schoorlse Duinen	7-12-2004
Noordhollands Duinreservaat	7-12-2004
Polder Westzaan	7-12-2004
Kennemerland-Zuid	7-12-2004
Coepelduynen	7-12-2004
Meijendel & Berkheide	7-12-2004
Botshol	7-12-2004
Lingegebied & Diefdijk-Zuid	7-12-2004
Uiterwaarden Lek	7-12-2004
Westduinpark & Wapendal	7-12-2004
Solleveld & Kapittelduinen	7-12-2004

## Indicatie stikstofemissies grote uitstoters Noord-Holland

	bron <a href="http://www.emissieregistratie.nl">www.emissieregistratie.nl</a>			Emissies 2019 (kton)	
		x	y	NOX	NH3
1	Tata Steel IJmuiden (Velsen Noord)	100986	499073	6034	15
2	Vattenfall Hemweg (Amsterdam)	118254	490974	777	0
3	Afval Energie Bedrijf (Amsterdam)	114429	490441	558	16
4	Vattenfall Velsen (Velsen Noord)	103677	498626	489	0
5	Vattenfall IJmond (Velsen Noord)	101890	498855	288	0
6	HVC (Alkmaar)	112662	513780	316	8
7	Vattenfall Diemen (Diemen)	130060	483506	371	0
8	OLAM (Koog aan de Zaan)	115652	498225	21	83
9	Cargill Aurora (Zaandam)	116328	497537	1	59
10	Crown van Gelder (Velsen Noord)	103879	497954	83	0
11	ENCI (IJmuiden)	103008	498408	61	0
12	Tate & Lyle (Koog aan de Zaan)	115899	497606	54	0
13	Albemare (Amsterdam)	124670	488620	41	0
14	Bunge Soja (Amsterdam)	119422	490664	37	0
15	Cargill Multiseed (Amsterdam)	112890	491752	28	0

## Factsheet stikstofproblematiek Schiphol

### 1. Inleiding

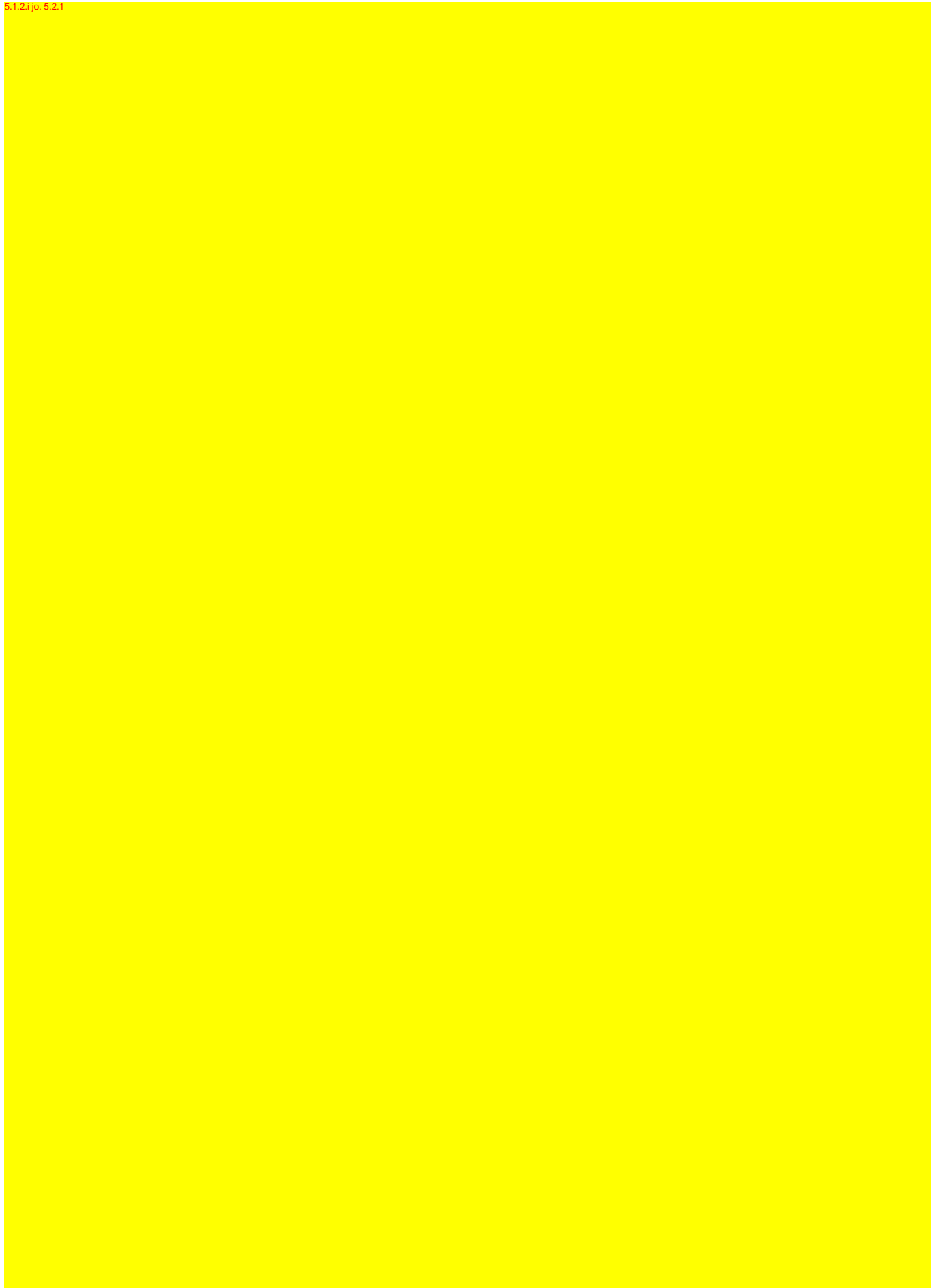
- De ambitie is voor Schiphol zo spoedig mogelijk een einde te maken aan het anticiperend handhaven op de luchthaven.
- Om dit voor elkaar te krijgen is het zaak om een natuurvergunning voor Schiphol voor vijf banen te verkrijgen.
- In deze notitie wordt verkend wat de stikstofopgave voor Schiphol is voor welke gebieden, welke scenario's van maatregelen denkbaar zijn om deze opgave te mitigeren, en waar dit dan toe leidt.
- Schiphol is door LNV verzocht om de aanvraag voor een natuurvergunning en de bijhorende passende beoordeling aan te vullen<sup>1</sup>.
- In dat kader onderzoekt Schiphol momenteel de precieze depositieopgave van Schiphol en de maatregelen die genomen kunnen worden om die opgave te mitigeren.
- De passende beoordeling die Schiphol moet indienen bij de aanvraag voor een natuurvergunning is ook onderliggend aan het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en maakt deel uit van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (NNHS) dat in een gewijzigd LVB moet worden verankerd.
- Door het ministerie van IenW is, vanuit haar beleidsverantwoordelijkheid voor het LVB, opdracht gegeven aan RHDHV om verkennend onderzoek uit te voeren naar de depositieopgave van Schiphol en mogelijke maatregelen voor mitigatie van deze opgave.
- Deze notitie beschrijft de tussenresultaten van dit onderzoek. Het betreft een interne informerende notitie voor het DG-overleg op 10 mei 2022.

#### *Inhoud notitie*

5.1.2.1 jo. 5.2.1

<sup>1</sup> [Kamerbrief over verzoek aan Schiphol voor aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

5.1.2.i jo. 5.2.1



5.1.2.i jo. 5.2.1



5.1.2.1 jo 5.2.1

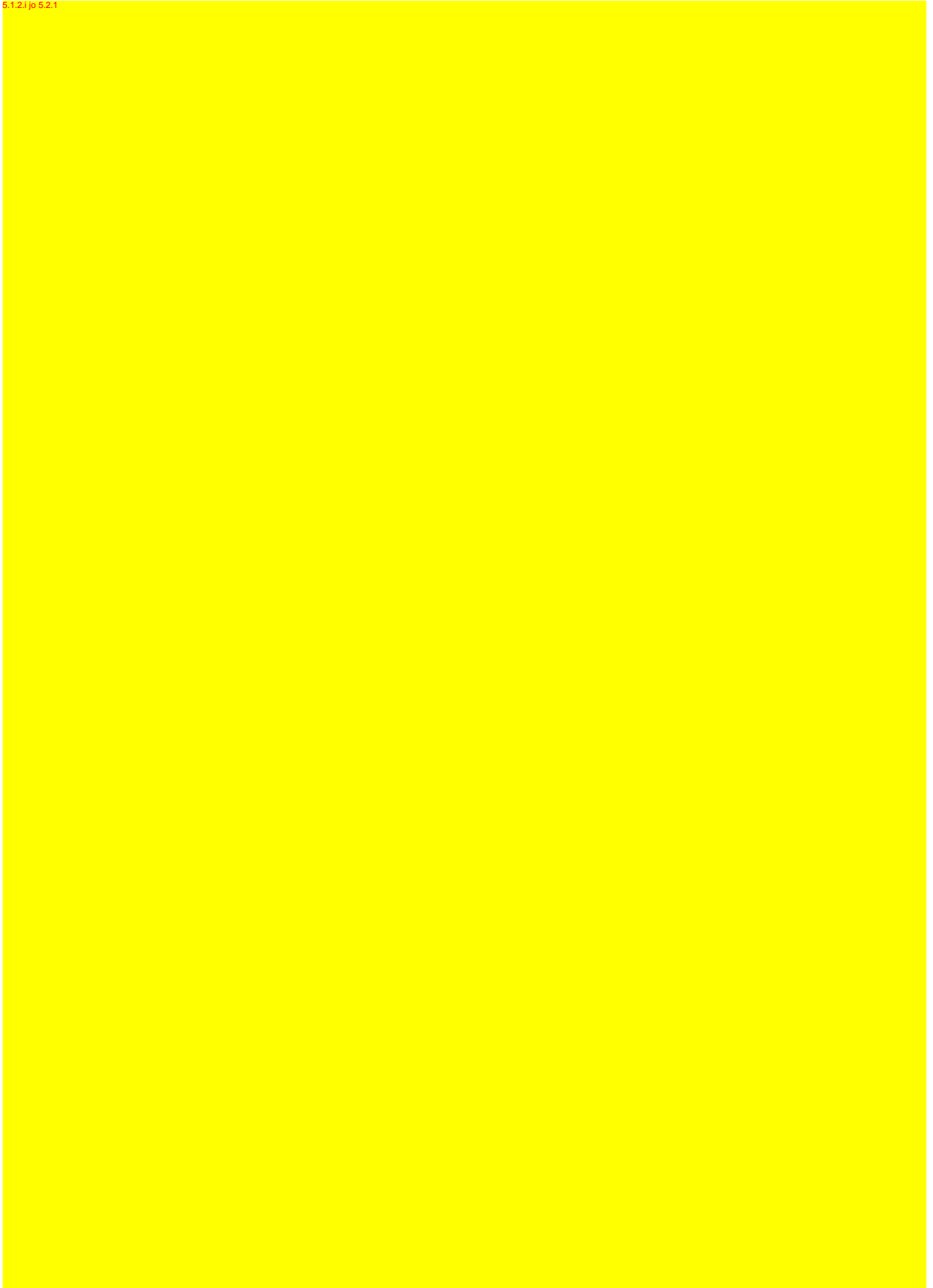


5.1.2.1 jo 5.2.1

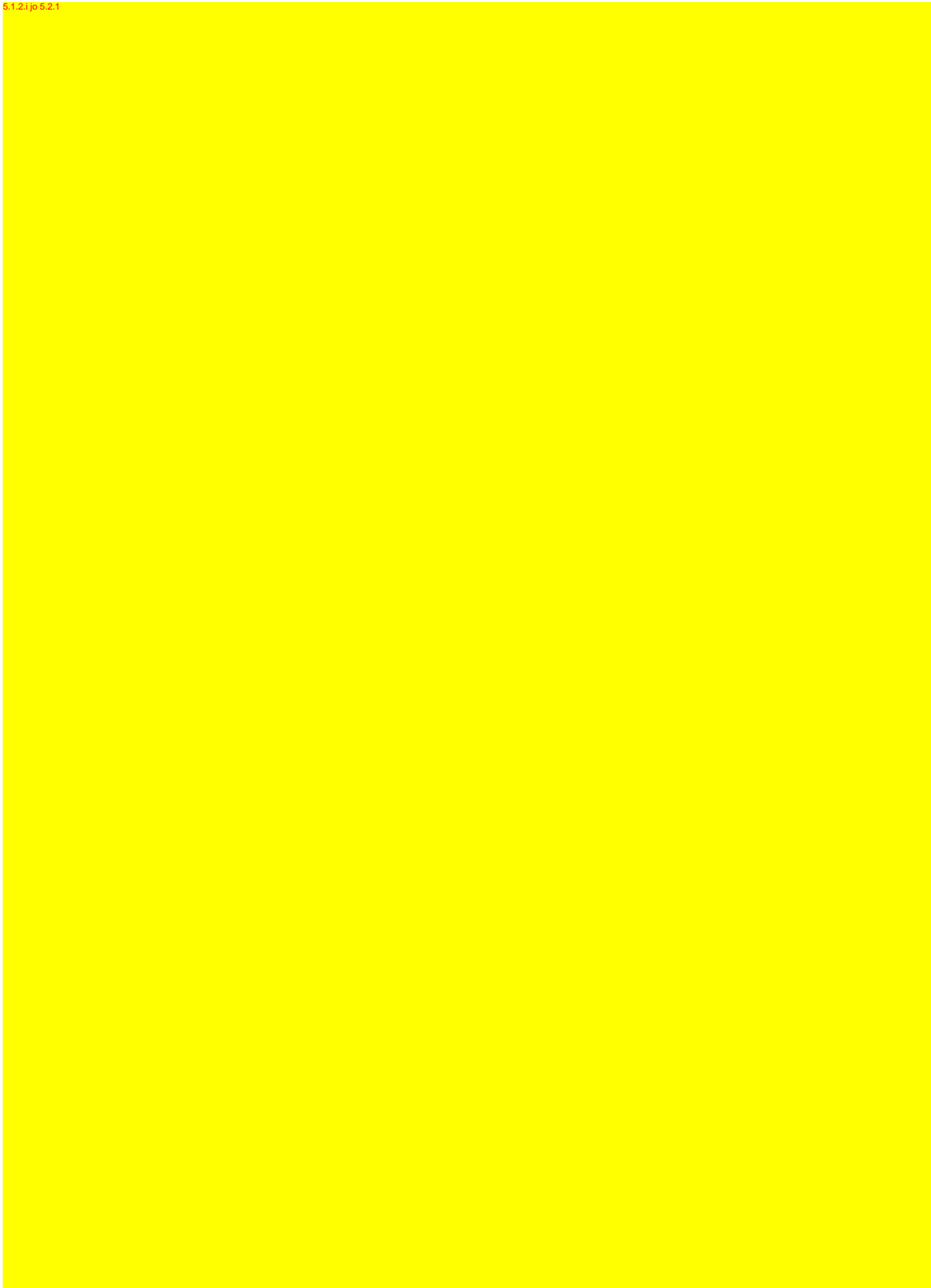




5.1.2.1 jo 5.2.1



5.1.2.1 jo 5.2.1



5.1.2: jo 5.2.1

**Inleiding**

- Naar aanleiding van de zienswijzen op de ontwerp-natuurvergunning Schiphol en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit (LVB), zijn de uitgangspunten ten aanzien van de referentiesituatie wezenlijk veranderd.
- Schiphol is daarom op 21 februari 2022 verzocht de vergunningaanvraag vóór 15 mei 2022 aan te vullen. Inmiddels is daarvoor uitstel gevraagd dat wordt verleend tot 30 juni 2022.
- Schiphol moet de referentiesituatie(s) en de resterende stikstofopgave bepalen in een passende beoordeling met juridisch houdbare en afdwingbare mitigerende maatregelen.
- Externe mitigatiemaatregelen moeten aanvullend zijn aan wat nodig is voor instandhouding van de natuur. Dat laatste moet blijken uit de natuurdoelanalyses die uiterlijk 1 juli 2023 door provincies worden vastgelegd in gebiedsplannen.
- Aan het LVB en de natuurvergunning ligt ten aanzien van stikstofdepositie dezelfde referentiesituatie en passende beoordeling ten grondslag.
- De juridisch houdbare opties voor het vergunningsproces laten zich samenvatten en duiden in juridische opties voor de korte, middellange en lange termijn, inclusief een gedoogoptie, voor de periode waarin mitigerende maatregelen nog niet geëffectueerd zijn.
- Aan elke optie kleven juridische of beleidsmatige afbreukrisico's.

**Samenvatting**

Voor zover exploitatie van de luchthaven Schiphol boven de referentiesituatie (bestaand recht) uitkomt en kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, geldt de verplichting om een passende beoordeling te maken. Die passende beoordeling maakt tevens deel uit van het milieueffectrapport dat ten grondslag ligt aan het LVB op grond van de Wet luchtvaart, en aan een natuurvergunning (Wnb). Toestemmingverlening in de vorm van een natuurvergunning op basis van de passende beoordeling is juridisch houdbaar als:

- afdoende mitigerende maatregelen worden getroffen;
- de maatregelen positief effect hebben ten tijde van de passende beoordeling;
- de maatregelen aanvullend zijn aan wat reeds nodig is voor instandhouding van de betrokken Natura 2000 gebieden ingevolge artikel 6, lid 1 en 2, van de Habitatrichtlijn (additionaliteitsvereiste); en
- de maatregelen niet zijn aan te merken als autonome ontwikkelingen.

Om aan te kunnen tonen dat mitigerende maatregelen voldoen aan het additionaliteitsvereiste is informatie nodig over de staat van instandhouding van de stikstofgevoelige habitats in de betrokken Natura 2000-gebieden. Die informatie volgt uit zgn. natuurdoelanalyses, waarin de informatie uit de PAS-gebiedsanalyses (laatstelijk vastgesteld in 2017) geactualiseerd wordt. Die natuurdoelanalyses moeten uiterlijk 1 juli 2023 in gebiedsplannen voor Natura 2000-gebieden zijn verwerkt, evenals maatregelen en het instrumentarium om deze te realiseren.

5.1.2.i

# 21 Opties juridisch houdbare natuurvergunning Schiphol

5.1.2.1 jo. 5.2.1



5.1.2.1 jo. 5.2.1



## Impactanalyse referentiekader natuurvergunning Schiphol:

Een introductie ten behoeve van het DG-overleg van 24/02/2022

### Inleiding

IenW/DGLM draagt verantwoordelijkheid voor de publieke belangen op het gebied van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, duurzaamheid, luchtvaartveiligheid en internationale bereikbaarheid. Vanuit die verantwoordelijkheid bezien, heeft DGLM een consortium onder leiding van PWC opdracht verleend om een impactanalyse uit te voeren waarin wordt onderzocht (ceteris paribus) wat de brede maatschappelijke effecten zijn van teruggang van een vijfbanenstelsel met maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen naar een vierbanenstelsel met maximaal van 460.000 vliegtuigbewegingen. Deze verandering benadert de referentiesituatie ('bestaand recht') die LNV hanteert in het beoordelingskader rondom de aanvraag van Schiphol voor een natuurvergunning.

### Inhoud van het onderzoek

Het onderzoek is gericht op het in beeld brengen van de maatschappelijke effecten onder verschillende beleidsscenario's. Daarbij wordt gekeken naar de directe en indirecte economische effecten, milieueffecten (waaronder uitstoot NOx), effecten op geluidshinder en slaapverstoring, en de effecten op de luchtvaartveiligheid. De effecten worden onderzocht in een situatie waarin Schiphol een natuurvergunning heeft. Vooralsnog onduidelijk is voor welke operatie de luchthaven die vergunning krijgt. Dat is niet makkelijk te bepalen, en daarom kiest DGLM voor scenario's waarin de referentiesituatie benaderd wordt.

In het eerste scenario wordt de Polderbaan gesloten en zijn er maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Het tweede beleidsscenario wordt nog uitgewerkt. Dit scenario wordt mogelijk het open houden van de Polderbaan in combinatie met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen tot 460.000. Insteek daarvan is het behalen van de totale reductieopgave, maar met als gevolg een andere geografische spreiding.

Naast de uitwerking van de maatschappelijke effecten van de beleidsscenario's bestudeert PWC de effecten van alternatieven om aan de stikstofreductieopgave te voldoen. Er loopt reeds een onderzoek van RHDHV in opdracht van DGLM om alternatieven in beeld te brengen waarmee Schiphol aan de eisen voor een natuurvergunning kan voldoen. Het voornemen is dat PWC deze resultaten gebruikt en de voor- en nadelen van deze alternatieven in termen van economische impact, milieueffecten en effecten op de omwonenden en veiligheid weergeeft.

### Betrokkenheid departementen

Vanzelfsprekend is het belangrijk dat de kwaliteit van het onderzoek hoog is, en IenW/DGLM vindt het daarnaast belangrijk om de andere departementen mee te nemen in dit proces. Daarom is de interdepartementale werkgroep stikstof Schiphol gevraagd om te fungeren als klankbordgroep. Er zijn drie contactmomenten over dit onderzoek voorzien, namelijk een bespreking van de beleidsscenario's, van de eerste resultaten en van het concept eindrapport.

### Planning

De planning voor de klankbordgroep is als volgt:

- Week van 7 maart: bespreken van de scenario's
- Week van 4 april: bespreken van de eerste uitkomsten van de impactanalyse
- Week van 2 mei: bespreken concept eindrapport

Het streven is om in het BWO van april de eerste resultaten van het onderzoek te presenteren.

**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo ) - DGMI  
**Cc:** 5.1.2.e woo DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI;  
 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** Bilan 5.1.2.e woo | Ter achtergrond laatste actua natuurvergunning Schiphol  
**Datum:** dinsdag 5 april 2022 20:25:22  
**Bijlagen:** bijlage -de-  
 gecombineerde-aanpak-van-natuur-water-en-klimaat-in-het-landelijk-gebied-en-van-het-bredere-stikstofbeleid

Beste 5.1.2.e woo

Morgen heb je een bijpraatmoment staan met 5.1.2.e woo (op zijn verzoek). We hebben niet kunnen achterhalen wat de aanleiding is. Ter achtergrond stuur ik je – met dank aan 5.1.2.e woo op verzoek van 5.1.2.e woo nog wat laatste actua. Mede nav bespreking met 5.1.2.e woo (LNV, directeur Natuur) vandaag.

#### Terugkoppeling gesprek met 5.1.2.e woo

- Beeld is dat druk ontstaat op LNV om vooruitlopend op exacte beeld van de opgave uitspraken te doen over pad naar vergunning. Daarom belangrijk om vanuit DGMI en LNV samen op te blijven trekken. Binnen twee weken zal Schiphol meer beeld hebben van hun planning. Parallel zullen LNV en DGMI ook een strategische sessie organiseren (met 5.1.2.e woo) om voorbereid te zijn op een volgende ronde van gesprekken met Schiphol.
- De olifant eet je in stukken op; daarom volgtijdelijkheid in de stappen van belang:
  - Eerst beeld van de opgave op basis van de uitgangspuntenbrief.
  - Schiphol zal daarbij alle interne inspanningen dienen te leveren om de depositie opgave te beperken (voorzover redelijkerwijs kan worden verwacht).
  - Vervolgens inzicht in complicaties voor extern salderen, danwel ADC-toets (met name kritisch ten aanzien van additionaliteitsvereiste; bovenop hetgeen al noodzakelijk is voor natuurherstel)
  - 5.1.2.i

#### Hoofdpijnenbrief M Nens (en concept quick scan)

- Vrijdag 1 april is de hoofdpijnenbrief met de Tweede Kamer gedeeld over gecombineerde aanpak van natuur, water en klimaat in het landelijk gebied, en van het bredere stikstofbeleid (zie bijgevoegd). Daarin staat dat de afronding van natuurdoelanalyses is voorzien voor eind 2022, uiterlijk 1 april 2023. Zonder deze analyses wordt het erg moeilijk om te onderbouwen dat externe salderingsmaatregelen voor Schiphol ingezet kunnen worden ipv het voorkomen van verslechtering en herstel mogelijk te blijven houden van natuurdoelen. Voor april/mei dit jaar is de oplevering van een quick scan aangekondigd waarin inzichtelijk is welke gebieden met prioriteit een actualisatie van de gebiedsanalyses vragen (zogenaamde aandachtslijst).
- Uit de stukken zoals deze zijn voorbereid voor directeurenoverleg (DO) Stikstof blijkt dat de aandachtslijst bestaat uit 91 gebieden; waaronder ook kritische gebieden voor Schiphol (polders Noord-Holland en duingebieden). 5.1.2.i

#### Laatste beeld vanuit DGLM

- Schiphol zet alles op alles om deze deadline te halen, echter vanwege de complexiteit van het vraagstuk en de beschikbaarheid van adviseurs is nog onduidelijk of dit gaat lukken. Schiphol heeft een meer gedetailleerde planning deze of volgende week gereed en dan zal ook duidelijk worden hoe het proces er precies uit gaat zien. 5.1.2.i

- 5.1.2.e zal eind volgende week ook vanuit DGMI navraag bij Schiphol doen over de planning en stand van zaken.

**Toelichting nav quick scan (voorgelegd in DO Stikstof)**

Kan er nog toestemming verleend worden voor ontwikkelingen die leiden tot depositie op gebieden van de aandachtslijst?

- De mogelijkheden hiervoor zullen naar verwachting over het algemeen op zijn minst zeer beperkt zijn. Voor deze gebieden kunnen op dit moment geen onderbouwde conclusies getrokken worden over het tegengaan van verslechtering en het kunnen realiseren van instandhoudingsdoelstellingen en is depositiereductie van groot belang. Daar is een volledige natuurdoelanalyse voor nodig.
- Als voor een gebied informatie nog ontbreekt waarmee onderbouwd kan worden dat behoud is geborgd en doelen kunnen worden gerealiseerd, dan zal het lastig zijn om te onderbouwen dat een ontwikkeling die leidt tot een toename van de depositie niet leidt tot significant negatieve effecten.
- Daarnaast volgt uit de urgentielijst dat voor duurzaam herstel voor deze urgente habitats in beginsel binnen 5 of 10 jaar de achtergronddepositie tot of onder de kritische depositiewaarde (KDW) moet worden gebracht. Omdat op dit moment hier veelal nog geen zicht op is en geen concreet maatregelenpakket voor beschikbaar is, is onderbouwen dat mitigerende maatregelen additioneel zijn ten opzicht van de maatregelen die al nodig zijn voor het tegengaan van verslechtering en het realiseren van instandhoudingsdoelstellingen niet of nauwelijks mogelijk.
- Om toestemming te kunnen verlenen geldt dat uitgesloten moet kunnen worden dat de natuurlijke kenmerken van een gebied worden aangetast (of moet de ADC route worden doorlopen; geen alternatieven, wel dwingende reden van openbaar belang dan compensatie om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft). Dit geldt voor ieder gebied, ook voor gebieden van de aandachtslijst. Als er mogelijk sprake is van de aantasting van natuurlijke kenmerken van een gebied, dan moet een passende beoordeling worden opgesteld om deze effecten uit te sluiten. Een passende beoordeling betreft een uitvoeriger onderzoek dan de quick scan.
- Dat een gebied op de aandachtslijst staat, betekent niet per definitie dat toestemming voor nieuwe ontwikkelingen niet verleend kan worden. Maar gezien bovenstaande zijn de mogelijkheden voor toestemmingsverlening naar verwachting dus wel zeer beperkt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Beleidsmedewerker milieueffectrapportage Luchtvaart

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e woo

E: 5.1.2.e woo @minienw.nl

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Onderwerp:** Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2022/92527 : Brief aan Scvhiphol inzake wijzigingen in aanvliegroute over Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide  
**Datum:** vrijdag 6 mei 2022 12:15:08  
**Bijlagen:** bijlage

---

Graag deze brief uitzetten bij 5.1.2.e woo

-----< Content Manager Record Informatie >-----

Recordnummer: IENW/BSK-2022/92527

Titel: Brief aan Scvhiphol inzake wijzigingen in aanvliegroute over Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide

**Van:** [DBO-min](#)  
**Aan:** [DBO-SPZ Postbus](#)  
**Onderwerp:** Brief aan Scvhiphol inzake wijzigingen in aanvliegroete over Natura 2000 gebied Meijendel & Berkheide  
**Datum:** donderdag 28 april 2022 16:11:38  
**Bijlagen:** [bijlage](#)

---

[Hoi collega's, graag deze mail en bijlage inboeken en uitzetten, alvast dank! Groet,](#) [5.1.2.e woo](#)

**Van:** Hart voor Meijendel

**Verzonden:** donderdag 28 april 2022 14:26

**Aan:** DBO-min

**Onderwerp:** Brief aan Scvhiphol inzake wijzigingen in aanvliegroete over Natura 2000 gebied Meijendel & Berkheide

**T.a.v. minister Infrastructuur en Waterstaat, de heer M. Harbers**

Geachte heer Harbers,

In de bijlage treft u ter informatie onze brief aan de directie van Schiphol inzake de aanpassingen in de aanvliegroete over Natura 2000 gebied Meijendel & Berkheide.

Mocht u hier meer over willen weten, horen we het graag.

Met vriendelijke groeten,

Hart voor Meijendel

[5.1.2.e woo](#)

[5.1.2.e woo](#)



Schiphol  
T.a.v. directie

CC:  
Minister van Natuur & Stikstof  
Minister van Infrastructuur & Waterstaat  
College van Burgemeester en Wethouders gemeente Den Haag  
College van Burgemeester en Wethouders gemeente Wassenaar  
Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland  
Directie Dunea

**Betreft: intensivering vliegroute en aanpassing vlieghoogte Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide**

Wassenaar, 28 april 2022

Geachte heer Benschop,

Wij zetten ons als Stichting Hart voor Meijndel in voor de bescherming van Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide, gelegen in het duingebied tussen Den Haag en Wassenaar.

Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide is een uniek natuurgebied met bijzondere planten en dieren. Het gebied is een schakel in een keten van natuurgebieden langs de kusten van Europa. Trekvogels gebruiken het gebied als tussenstop. In de vochtige duinvalleien groeien unieke plantensoorten. Het verloren gaan van zo'n schakel heeft invloed op de natuur in een veel groter gebied. Het natuurgebied is dan ook officieel een Natura 2000 gebied met de hoogst mogelijke natuurbeschermingsstatus binnen Europa. Nederland heeft zich binnen Europa verplicht tot het beschermen van dit Natura 2000 gebied. Dit is geen inspanningsverplichting, maar een

resultaatsverplichting om het gebied niet achteruit te laten gaan<sup>1</sup>, waar de Europese Commissie Nederland aan kan houden.

Er is geconstateerd dat de vliegroute boven Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide sinds enige tijd is geïntensiveerd en dat de vlieghoogte aanzienlijk is verlaagd (625-1.250m)<sup>2</sup>. Vermoedelijk is de reden hiervoor dat de officiële status van vliegveld Valkenburg sinds 2021 door de Provincie Zuid-Holland is opgeheven. Kennelijk is dit de aanleiding voor Schiphol geweest om de vlieghoogte voor Wassenaar te verlagen. De toename van het aantal vliegtuigen lijkt erin te zijn gelegen dat op termijn de corridor bij Katwijk versmald wordt door de bouw van de woonwijk Valkenhorst (nog in voorbereiding). We vermoeden dat u zoekt naar nieuwe aanvliegroutes voor de Kaagbaan. Mochten deze veronderstellingen onjuist zijn, dan horen we het graag.

Voor Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide betekent de nu geconstateerde aangepaste vlieghoogte en toegenomen vliegfrequentie een toename van stikstofdepositie en verstoring in het kwetsbare en overbelaste duingebied. Op pag. 189-190 van het Beheerplan Natura 2000 staat opgenomen ***dat het vliegverkeer geen negatieve effecten op het gebied heeft, gezien de hoogte waarop gevlogen wordt***<sup>3</sup>. Er is nu echter sprake van een nieuwe situatie, waarvoor conform de wet een Milieu Effecten Rapportage en een vergunning Wet Natuurbescherming benodigd is.

Het is ons aller bekend dat de stikstofuitstoot van vliegtuigen, zeker op lage hoogte (hetgeen nogmaals bevestigd is in het Advies Luchtvaartsector van de Commissie Stikstofproblematiek o.l.v. Remkes<sup>4</sup>), leidt tot een verhoging van de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden en dat hiervoor een **vergunning Wet Natuurbescherming** vereist is (PAS-uitspraak Hof van Justitie<sup>5</sup>). Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide is door de Provincie Zuid-Holland in maart 2021 aangewezen als één na kwetsbaarste natuurgebied van Zuid-Holland vanwege de veel te hoge stikstofdepositie in het gebied: 35% van het gebied laat nu reeds een overschrijding van 2x de Kritische Depositie Waarde zien, echter zonder dat het vliegverkeer hierin is meegerekend<sup>6</sup>.

Graag ontvangen wij voor de vluchten over en in de nabijheid van Natura 2000 gebied Meijndel & Berkheide de **MER-rapportage** waarmee u kunt aantonen dat de vluchten niet leiden tot verdere verslechtering van het gebied.

Naast de stikstofdepositie veroorzaakt het geluid van de vliegtuigen verstoring voor de beschermde dieren die er leven. Op dit moment is het broedseizoen en als Stichting maken wij ons ernstig zorgen om de gevolgen voor de natuur. Uit diverse wetenschappelijke onderzoeken is bekend dat dieren en met name vogels, erg gevoelig zijn voor geluid. Laagvliegende vliegtuigen die een landing inzetten zijn

<sup>1</sup> (Habitatrichtlijn 92/43/EEG

<sup>2</sup> Bron: flighttracking.casper.aero

<sup>3</sup> Beheerplan Meijndel & Berkheide: <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2020/09/Natura-2000-Beheerplan-97-Meijndel-Berkheide.pdf>

<sup>4</sup> Rapport Remkes Luchtvaartsector: <https://open.overheid.nl/repository/ronl-a71fc0c4-e37c-4f01-84ce-6f8b55d2f1d2/1/pdf/advies-van-het-adviescollege-stikstofproblematiek-15-januari-2020.pdf>

<sup>5</sup> Uitspraak Hof van Justitie 07-11-2018:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=207424&doclang=NL>

<sup>6</sup> Kritische Depositie Waarde: [https://www.zuid-](https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/27439/eersteuitvoeringsagendastikstofzuid-holland.pdf)

[holland.nl/publish/pages/27439/eersteuitvoeringsagendastikstofzuid-holland.pdf](https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/27439/eersteuitvoeringsagendastikstofzuid-holland.pdf)



zonder meer verstorend. Van biologen uit het veld hebben we al vernomen dat o.a. de zang van de vogels in korte tijd veranderd is en dat er wordt gevreesd voor gevaarlijke situaties als de trekvogels aankomen. Heeft u onderzoek verricht naar de effecten op de dieren in Meijndel door deze nieuwe situatie en heeft u rekening gehouden met de vlieghoogtes van de grote groepen trekvogels die Meijndel als 'veilige vlieghaven' beschouwen?

Zolang u niet beschikt over een MER en een vergunning Wet Natuurbeheer verzoeken wij u dringend om uw vlieghoogte en frequentie over Meijndel & Berkheide aan te passen, zodat u laat zien dat u de zorgen over de impact op de natuur in Natura 2000 gebied Meijndel serieus neemt. Wij hopen dat Schiphol, juist in de onzekere positie waar zij zich nu bevindt, deze situatie als een kans aangrijpt om te laten zien dat zij rekeningschap geeft van haar verantwoordelijkheid richting natuur en in het bijzonder Natura 2000 gebieden.

We lichten graag één en ander toe in een persoonlijk gesprek.

Met vriendelijke groeten,  
Hart voor Meijndel

5.1.2.e woo



# 28

**Bestuurskern**

Programma Schiphol  
Cluster B

**Contactpersoon**

5.1.2.e woo

Coördinerend  
Beleidsmedewerker

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

**Datum**

2 mei 2022

**Kenmerk**

## nota ter informatie

DG-overleg 4 mei 2022

### Inleiding

Op 4 mei 2022 heeft u een bijpraatmoment met 5.1.2.e woo. Hierbij ontvangt u een nota ter informatie met daarin concrete bespreekpunten over stikstof, de natuurvergunning en het LVB.

### Stikstof en de natuurvergunning

- Op dinsdag vindt een wekelijks overleg plaats over de vormgeving van de natuurvergunning. Bij dit overleg zijn collega's van IenW (DGLM, DGMI, HJBZ), EZ en LNV aanwezig.
- Tijdens het overleg van 26-4 kwam de planning van het ministerie van LNV aan de orde. Schiphol heeft uitstel aangevraagd van het aanleveren van de aangepaste passende beoordeling. Deze zal naar verwachting op 30 juni komen. LNV is bevraagd hoe het proces en de tijdslijn er dan uitziet tot en na 30 juni. Wil en kan LNV kort na 30 juni een besluit nemen over het vervolg van de natuurvergunning? En zo ja/nee wat gaat er dan wanneer gebeuren?
- Echter, ambtelijk gaf LNV aan daar op dit moment nog geen uitspraken over te kunnen doen. Het is druk bij LNV en de capaciteit is beperkt. Tegelijkertijd heeft LNV nog geen beeld over of ze tot een vergunning kunnen komen en via welke route. Oftewel, er is nog totaal geen beeld over het vervolgproces. Afsproken is om tussen jullie verder te praten over hoe nu verder.

*Bespreekpunt: U kunt 5.1.2.e woo vragen naar de stand van zaken rondom capaciteit en planning voor de natuurvergunning. Het is wonderlijk dat er vanuit LNV deadlines worden gegeven voor de aanlevering van de aanvullingen op de passende beoordeling, terwijl er nog geen beeld is hoe dan verder en of er überhaupt een vervolg mogelijk is. Uiteraard is dit ook belangrijk in het licht van een besluit over de toekomst van Schiphol en daarnaast ook voor de regionale luchthavens.*

- Ter info: het internationale spoor wordt verkend. We onderzoeken hierbij hoe diverse sporen met een internationale component (zoals een eventuele ADC-toets voor de Wet natuurbescherming, de balanced approach, de slotsverordening) samenhangen. Dit is een interne verkenning en we zoeken momenteel uit welke processtappen er zijn en hoe deze met elkaar samenhangen. Daar waar mogelijk trekken we hierin met de diverse directies op.

5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - DGLM  
**Onderwerp:** Financiële bijdrage Schiphol  
**Bijlagen:** bijlage

---

Bijgaande optie-notitie financiering Schiphol stikstof maatregelen als praatstuk

buiten reikwijdte verzoek

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com> <<http://help.webex.com>>

## Gespreksnotitie financiële compensatie Schiphol Stikstofmaatregelen (20220422).

### Achtergrond

- Om tot een natuurvergunning voor Schiphol te komen moet Schiphol pakket treffen bestaande uit interne en externe salderingsmaatregelen (en eventueel compensatiemaatregelen).
- Ongeveer 17% van de stikstofuitstoot van Schiphol vindt plaats op de luchthaven. Schiphol heeft in december 2021 een conceptberekening gemaakt waarin de kosten van versnelling van stikstofmaatregelen op de luchthaven zijn geschat.
- 5.1.1.c 
- Over de dekking van deze versnellingskosten is door IenW met Financiën gesproken, en gelden de kaders van staatsteun. Voor Financiën zijn het voorkomen van precedentwerking (gelijkheidsbeginzel) en de financiële positie van de luchtvaartsector leidende criteria.
- Momenteel zijn de interne maatregelen en de kosten van extern salderen en/of compensatie nog onbekend.
- Als interne maatregelen wordt in hoofdlijnen gedacht aan:
  - het uitfasen van Ground Power Units (GPU)
  - vervanging van diesel-aangedreven Ground Support Equipment (GSE) door fossielvrij materieel.
  - Beperking emissies van Auxiliary Power Units (APU) door uitrol van Pre-Conditioned Air Units (PCA)
  - Gasverbruik terminal reduceren door gasverbruik in Schiphol vastgoed te reduceren.

5.1.1.c 

5.1.1.c 

### Inhoudelijke vragen

Een verkenning van mogelijkheden levert een niet limitatief aantal inhoudelijke vragen op:

- 5.1.1.c
- 5.1.1.c
- Is de bijdrage uitsluitend bedoeld voor de luchthaven Schiphol of ook voor andere regionale luchthavens? Dit is vooral relevant met het oog op het voorkomen van precedentwerking.
- Zijn er inderdieneffecten waarmee rekening gehouden moet worden?
- Kan Schiphol investeringen doorberekenen in havengelden of de surplus stikstofruimte die erdoor wordt gerealiseerd voor regionale stikstofopgaven van derden aanwenden?
- Is een bijdrage bedoeld voor de Luchthaven Schiphol of ook voor ondernemingen die op de luchthaven activiteiten verrichten (grondafhandelaren, transport- en vastgoedbedrijven, etc.)
- Voor welk type maatregelen wordt al dan niet een bijdrage toegekend en hoe voorkom je precedentwerking en overlap of zelfs doublure met andere bijdrageregelingen?
- In hoeverre valt ene rijksbijdrage te motiveren als toegestane staatsteun?
- Is een bijdrage via een bijdrageregeling de gewenste route of is ook bijdrage via de deelnameconstructie van het Rijk in Schiphol een optie?

Deze en andere vragen moeten in een nadere verkenning van de opties voor een rijksbijdrage worden beantwoord.

### Opties rijksbijdrage

Om een rijksbijdrage te kunnen verlenen op bases van beschikbare middelen voor interne maatregelen, zijn meerdere mogelijke opties verkend.

1. Aansluiten bij bestaande subsidieregelingen en daaraan een Schiphol-stikstof regeling toevoegen, zodat van bestaande kaders gebruik kan worden gemaakt.
2. Ophanging in Kaderwet en kaderbesluit subsidies IenW
  - Een wettelijke grondslag in de begrotingswet IenW 2023 opnemen waarvoor modelteksten bestaan. Een dergelijke grondslag moet uiterlijk eind mei 2022 zijn afgestemd en ingediend om vervolgens onderdeel te worden de begrotingswet IenW 2023 (miljoenennota).
3. (In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel .... een bedrag van €.....aan subsidieverplichtingen voor het jaar 20.. opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor.....[doel vermelden] aan .....[subsidieontvanger(s) vermelden]. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.)
4. Een incidentele (eenmalige) subsidie verlenen die ingevolge de Awb voor maximaal 4 jaar mag worden verstrekt (binnen die periode moet de gesubsidieerde activiteit volledig zijn gerealiseerd), waarbij het aantal ontvangers beperkt moet zijn en waarvoor geen financiële grenzen gelden.
5. Beschikbare middelen geoormerkt aanwenden als additionele middelen om energietransitie, reductie CO<sub>2</sub>-emissie, reductie fijnstof etc. te bereiken, die tevens leidt tot reductie van stikstofemissies.

### Voorlopige conclusie

- Eerste verkenningen leren dat de opties 1 en 2 geen begaanbare weg lijken te zijn omdat de complexiteit die erdoor ontstaat andere regelingen kan vertragen, of vertraging/complexiteit van andere regelingen de stikstof-subsidie kan vertragen/compliceren.
- Aan optie 4 kleef het bezwaar van een beperking in de tijdsduur waardoor deze niet passend lijkt te zijn.
- Optie 3 wordt in elk geval als *no regret* mogelijkheid geadviseerd. Immers, door een wettelijke grondslag in de begrotingswet op te nemen, wordt voorzien in een wettelijke grondslag die nader kan worden uitgewerkt. Daarmee is M IenW bevoegd en wordt voorkomen dat als gevolg van het ontbreken van een grondslag geen voortgang kan worden bereikt. Mocht voortschrijdend inzicht ertoe leiden dat de grondslag niet wordt gebruikt, heeft dat geen consequenties.
- Over optie 5, aansluiten bij bestaande programma's voor energie, klimaat en duurzaamheid, lijken een reële mogelijkheid te zijn maar deze optie vergt een nadere verkenning alvorens daarover conclusies kunnen worden getrokken.

### Aansluiten bij bestaande programma's voor energie, klimaat en duurzaamheid

Alle thans bekende interne maatregelen zijn feitelijk een omschakeling van fossiele bronnen naar fossielvrije bronnen of een reductie van emissies van fossiele bronnen. Alle maatregelen die worden getroffen om milieu- en duurzaamheidsdoelen te bereiken (energietransitie, reductie CO<sub>2</sub>-

emissie, reductie fijnstof) leiden dus tevens tot reductie van stikstofemissies die kunnen worden omgerekend in depositiereducties en vice versa.

Dit betekent dat bestaande of te ontwikkelen rijksbijdrageregelingen voor milieu en duurzaamheid in beginsel ook stikstofreducties opleveren. Dat kan reden zijn om geen separate bijdrageregeling tot stand te brengen maar de beschikbare middelen geoormerkt via die regelingen aan te wenden. Dat betreft o.a. het groeifonds, fit for 55, Luchtvaart in transitie.

Een optie zou daarom kunnen zijn om de beschikbare middelen als additioneel aan de bestaande programma's in te zetten, eventueel met additionele voorwaarden, om NO<sub>x</sub> emissiereducties te realiseren door verduurzaming, energietransitie en fossielvrij maken van grondgebonden activiteiten op de luchthaven, waarbij dubbeldoelstellingen worden gerealiseerd. Deze optie dient nader te worden verkend, waarna keuzes gemaakt kunnen worden.

## Staatssteun

Bij staatssteun gaat het om overheidsmaatregelen in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Om te bepalen of een subsidie onder het staatssteunrecht valt, moet aan voorwaarden worden getoetst.

In beginsel is het niet toegestaan om staatssteun te verlenen, maar er zijn mogelijkheden om de staatssteun in overeenstemming te brengen met het VWEU. Wanneer een overheidsmaatregel kwalificeert als staatssteun, moet deze ter voorafgaande goedkeuring bij de Europese Commissie worden aangemeld. De Europese Commissie toetst de voorgenomen staatssteun aan de staatssteunregels en aan haar beleidsregels, zoals vastgelegd in verschillende horizontale en sectorspecifieke richtsnoeren of rechtstreeks op basis van het VWEU.

In bepaalde gevallen een vrijstelling van deze aanmeldplicht. Naast die voor staatssteun van geringe omvang (de zogeheten de-minimissteun, waarbij er enkel een de-minimisverklaring noodzakelijk is) is er de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) voor bepaalde categorieën staatssteun, zoals milieu-investeringssteun. Als aan de voorwaarden uit de AGVV voor deze staatssteun wordt voldaan hoeft er geen aanmelding van de staatssteun plaats te vinden, maar volstaat een kennisgeving aan de Europese Commissie. Dit is derhalve een relatief eenvoudige manier voor Lidstaten om staatssteun te kunnen verlenen.

Afhankelijk van de beoogde subsidieverlening en de toetsing aan de staatssteunvoorwaarden is aanmelding bij de Europese Commissie noodzakelijk om toestemming te verkrijgen. Dat is voor de onderhavige situatie een reëel scenario en een langdurig proces waarmee al gauw een 9-12 maanden voor moeten worden uitgetrokken.

## Stappenplan bijdrageregeling

Voor het tot stand brengen van een bijdrageregeling is het dringend gewenst om te beginnen met een IAK-analyse (Integraal AfwegingsKader). Daaruit moet volgen wat de aanleiding is, of subsidie wel het meest geëigende instrument is, en wat de beleidsmotivering is voor de inzet van dit instrument. In algemene zin is daarvoor het volgende stappenplan aanbevolen.

1. Maak een IAK-analyse
2. Beschrijf de subsidie
  - a. De aanleiding voor de subsidie
  - b. Het doel van de subsidie
  - c. Voor welke concrete activiteiten wordt subsidie verstrekt?
  - d. Wie mag aanvragen? Indien er sprake is van één ontvanger, moet het Formulier beoordeling gelijke kansen en passende procedure worden ingevuld!
  - e. Voor welke periode wordt verstrekt, c.q. hoe lang moet de subsidie lopen?
  - f. Om welke bedragen gaat het, in totaal en per aanvrager?
  - g. Wie gaat de uitvoering van het subsidieproces verzorgen?
3. Maak een staatssteun-analyse waaruit volgt dat geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun.
4. Voer een ex-ante effectevaluatie uit over verwachte effecten van deze subsidie?
5. Bepaal welke juridische vorm de subsidie krijgt:
  - a. Voorkeur: subsidieregeling
  - b. Bij uitzondering (beargumenteerd):
    - i. Begrotingssubsidie
    - ii. Incidentele beschikking
6. Bepaal welk Uniform Subsidiekader (USK-regime) van toepassing is (USK-3 > € 125.000)

7. Maak een algemene risico-analyse
  - a. Inventariseer welke risico's er zijn ten aanzien van deze subsidie en de ontvanger(s)
  - b. Beoordeel de zwaarte van de risico's
  - c. Bedenk met welke maatregelen de risico's kunnen worden verminderd
8. Maak een nadere M&O-risico-analyse (Misbruik en oneigenlijk gebruik)
  - a. Inventariseer de informatie-elementen
  - b. Beoordeel het risico en de controleerbaarheid
  - c. Bedenk met welke maatregelen of controles de risico's kunnen worden verkleind
9. Onderzoek de administratieve lasten voor aanvrager/ontvanger om de subsidie aan te vragen en voortgang en resultaten te rapporteren en te verantwoorden
10. Onderzoek de uitvoeringskosten die IenW moet maken om deze subsidie te verlenen.
11. Regel de financiële middelen via de gebruikelijke kanalen
12. Stel een Beslisnota op met medeparaaf HBJZ en CDF

### Praktische informatie, formats en stappenplannen

Op het IenW intranet is de [HBJZ intranetpagina staatssteun](#) te vinden met uitleg over de staatssteunregels. Daarnaast is er een bruikbaar [Stappenplan Subsidie Fase1 \(minienm.nl\)](#). Dat behulpzaam is stapsgewijs de aanpak van subsidieverlening te analyseren en voor te bereiden. Ook is op [Begrotingssubsidie \(minienm.nl\)](#) uitleg te vinden over het totstandbrengen van optie 3 als nog regret optie

### Projectgroep en Contacten

Om een rijksbijdrageregeling uit te werken, de geïdentificeerde opties na te lopen, en uiteindelijk tot voorbereidende besluitvorming te komen is een projectaanpak gewenst met ten minste de volgende betrokkenen.

Beleid:	Voortouw en projectleiderschap Programmadirectie Schiphol		
HBJZ:	kernteam subsidies <sup>5.1.2.e</sup>	Aan dit kernteam nemen juristen uit vrijwel alle afdelingen deel. Er wordt nog contactpersoon vanuit ABJZ voor de staatssteuntoets en advisering gezocht.	
FIB:	<sup>5.1.2.e woo</sup>	, FEZ, Afd Kaderstelling & Control	
FIB:	<sup>5.1.2.e woo</sup>	FIB-CDF <sup>5.1.2.e</sup>	<a href="#">@minienw.nl</a> of <sup>5.1.2.e</sup>
	<sup>5.1.2.e woo</sup>	<a href="#">@minienw.nl</a>	
FIB:	UDAC/Feni/ Subsidies, <sup>5.1.2.e woo</sup>	<a href="#">@minienw.nl</a>	



**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI  
**Cc:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** FW: Acties naar aanleiding overleg minister  
**Datum:** maandag 13 juni 2022 15:06:00  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Beste 5.1.2.e woo

Bijgaand de bullits zoals mee gegeven aan 5.1.2.e woo afgestemd met HBJZ 5.1.2.e woo

#### 1. MER-procedure

buiten reikwijdte verzoek

5.1.2.1 jo. 5.2.1

#### Toelichting

- buiten reikwijdte verzoek  
[Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]



5.1.2.1 jo. 5.2.1

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>

**Verzonden:** maandag 13 juni 2022 09:05

**Aan:** 5.1.2.e woo DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>;

5.1.2.e woo - HBJZ 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - HBJZ

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>;

5.1.2.e woo - DGLM <5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e woo - FIB-IWA 5.1.2.e woo @minienw.nl>

**Onderwerp:** Acties naar aanleiding overleg minister

Allen,

Afgelopen vrijdag heeft minister een gesprek gevoerd met SPL. Daar kwamen zes vragen/aandachtspunten op tafel. Minister heeft gevraagd om hier vanochtend een reactie op te krijgen. 5.1.2.e woo belt hem om twaalf uur. Kunnen jullie uiterlijk om 11.30 een korte en bondige reactie maken en aan 5.1.2.e woo aanleveren?

Het betreft de volgende punten, waar we deels al naar aanleiding van gesprek met Schiphol over in gesprek waren:

## 1. MER-procedure

buiten reikwijdte verzoek



**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGMI; postbus dgmi  
**Cc:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** FW: Benodigde aanvulling op de Passende Beoordeling  
**Datum:** dinsdag 7 juni 2022 10:17:00  
**Bijlagen:** bijlagen

---

5.1.2.e woo, zoals bijgaand de brief incl bijlage zoals verstuurd aan Schiphol.  
@5.1.2.e woo graag uitprinten tbv overleg met Schiphol later vanmiddag om 16:00u.

---

**Van:** Postbus DLCE 5.1.2.i woo @minienw.nl>  
**Verzonden:** woensdag 23 februari 2022 15:09  
**Aan:** 5.1.2.e woo @schiphol.nl>  
**CC:** 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo  
- DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Benodigde aanvulling op de Passende Beoordeling

Geachte 5.1.2.e woo

Hierbij zenden wij u een brief (inclusief bijlage) inzake benodigde aanvulling op de Passende Beoordeling (onderdeel van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol')

De brief is ook per reguliere post naar u verzonden.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,  
Secretariaat directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie  
van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Royal Schiphol Group

5.1.2.e

Postbus 7501

1118 ZG Schiphol

**Bestuurskern**

DG Milieu en Internationaal  
Directie Duurzame  
Leefomgeving & Circulaire  
Economie

**Contactpersoon**

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

minienw.nl

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/38630

**Bijlage(n)**

1

Datum 23 februari 2022  
Betreft Nader verzoek om aanvulling op de Passende  
Beoordeling (onderdeel van het milieueffectrapport  
'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol')

Geachte 5.1.2.e

Op 1 december 2020 heb ik de ontvangst bevestigd van de eindversie van de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (brief met kenmerk: IENW/BSK-2020/235966). Het milieueffectrapport (hierna: MER) is vervolgens voorgelegd ter advisering aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs, en heeft gelijktijdig ter inzage gelegen van dinsdag 2 maart tot en met maandag 29 maart 2021 voor publieke inspraak. Op 21 april 2021 heb ik het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. (met projectnummer: 3526) ontvangen en per email aan u doorgestuurd.

**Benodigde aanvulling passende beoordeling**

Dezelfde passende beoordeling die onderdeel is van het milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' ligt ook ten grondslag aan het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol (met kenmerk: DGNVLG/20307623). Op 8 juni 2021 heb ik u verzocht voor de milieuaspecten die geen betrekking hebben op de passende beoordeling het MER aan te vullen (brief met kenmerk: IENW/BSK-2021/161408). In deze brief is u ook aangekondigd dat het bevoegd gezag bij haar bevindingen over de benodigde aanvullingen op de passende beoordeling (en daarop betrekking hebbende onderdelen van het MER) de reactie van de Minister voor Natuur en Stikstof zal betrekken. De Minister voor Natuur en Stikstof heeft mij vanuit haar hoedanigheid als wettelijk adviseur voor het MER een afschrift doen toekomen van haar verzoek om een aanvulling op de vergunningaanvraag en passende beoordeling (brief met kenmerk: DGNVLG/22052004). Deze brief heb ik als bijlage opgenomen.

Ik verzoek u om in overeenstemming met het verzoek van de Minister voor Natuur en Stikstof de passende beoordeling (met kenmerk: BG9448WATRP200904) en daarop betrekking hebbende onderdelen van het MER vóór 15 mei 2022 aan te vullen.

**Bestuurskern**  
DG Milieu en Internationaal  
Directie Duurzame  
Leefomgeving & Circulaire  
Economie

Hoogachtend,

**Datum**  
23 februari 2022

5.1.2.e



**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e woo @schiphol.nl  
**Onderwerp:** FW: Brief minister van IenW over kabinetsbesluit Schiphol  
**Datum:**  
**Bijlagen:** bijlagen

kamerbrief online raadpleegbaar : <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdpijnenbrief-schiphol>

Dick hierbij alvast per mail die uiteraard ook nog via de normale route jullie komt.

5.1.2.e woo

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 5.1.2.e woo - DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Datum:** vrijdag 24 jun. 2022 4:22 PM  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM <5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Brief minister van IenW over kabinetsbesluit Schiphol

met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
**directie Bestuursondersteuning**

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

D 015 11<sup>e</sup> etage

**M** 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

.....

> Retouradres Postbus 30945 2500 GX Den Haag

Royal Schiphol Group  
T.a.v. dhr. drs. D.A. Benschop  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol

32

**Bestuurskern**

Programma Schiphol  
Cluster B

Den Haag  
Postbus 30945  
2500 GX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2.e woo

T 5.1.2.e woo

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

**Kenmerk**

IENW/BSK-2022/155259

Datum 24 juni 2022  
Betreft kabinetsbesluit luchtvaart

Geachte heer Benschop,

Op 24 juni jl. heeft het kabinet een besluit genomen inzake de luchtvaart in Nederland. Bijgevoegd treft u een afschrift van de brief aan de Tweede Kamer aan. De bijlagen behorende bij de brief treft u aan op de website van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat<sup>1</sup>.

Het kabinet heeft vanuit het Coalitieakkoord de opdracht om een evenwicht te vinden tussen het belang van een goede internationale luchthaven en het belang van een betere en gezondere leefomgeving. De Ministerraad heeft vandaag ingestemd met het voorstel om tot een nieuw evenwicht te komen. Voor een nadere duiding en de overwegingen verwijs ik naar de Kamerbrief.

Naar aanleiding hiervan verzoek ik u om in uw aanvraag om een vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming en de door het bevoegd gezag gevraagde aanvulling op uw vergunningaanvraag rekening te houden met de consequenties van het kabinetsbesluit over de capaciteitsbeperking.

Tevens verzoek ik u rekening te houden met eventuele effecten die kunnen optreden als gevolg van het op een passend moment beëindigen van het anticiperend handhaven op de luchthaven Schiphol, voor zover die relevant zijn voor uw aanvraag om een natuurvergunning en voor het opstellen van een passende beoordeling in het kader van die vergunningaanvraag.

Het kabinetsbesluit heeft ook gevolgen voor de definitie van het voornemen en daarmee de in de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' opgenomen resultaten en conclusies. Dit kan aanleiding zijn tot een nader verzoek om aanvulling van het milieueffectrapport. In de hoedanigheid van bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure zal het Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal daartoe met u als initiatiefnemer voor het milieueffectrapport in contact treden.

Om ervoor te zorgen dat het aantal slots waarop luchtvaartmaatschappijen historische aanspraak maken niet onnodig toeneemt, verzoek ik u om bij het

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten?pagina>

vaststellen van de volgende capaciteitsdeclaraties rekening te houden met de aankomende verlaging van het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Door de beschikbare capaciteit per seizoen te verminderen met de slots waarop na afloop van het betreffende seizoen geen historische aanspraak op kan worden gemaakt, kan de beschikbare capaciteit stapsgewijs afnemen in aanloop naar de juridische verankering van het nieuwe verlaagde maximum aantal vliegtuigbewegingen in het te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit. Hierdoor wordt de (reductie)opgave waar de sector uiteindelijk voor staat minder omvangrijk.

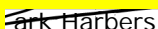
Ik ben me ervan bewust dat het kabinetsbesluit een moeilijke boodschap bevat voor de luchtvaartsector die nog volop aan het herstellen van de ingrijpende gevolgen van de corona-pandemie. In een klein land als Nederland moeten we de gevolgen van keuzes zo goed mogelijk verdelen. Ik ben ervan overtuigd dat het kabinet met dit besluit een nieuw evenwicht vindt in alle belangen rondom de luchtvaart. En daarmee zekerheid en perspectief biedt aan alle betrokkenen. Graag blijft mijn departement de komende periode met u in gesprek over de uitwerking van het kabinetsbesluit en de vervolgstappen die daarvoor nodig zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

  
ark Harbers

**Bestuurskern**  
Programma Schiphol  
Cluster B

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2022/155259



**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** [Postbus DGLM](#)  
**Onderwerp:** FW: Concept-Beslisnota  
**Datum:** vrijdag 13 mei 2022 19:02:00  
**Bijlagen:**

33

---

Voor ibabs geprsrek Minister woensdag

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM

**Verzonden:** vrijdag 13 mei 2022 18:13

**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo  
- FIB-IWA ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ;  
5.1.2.e woo ) - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo -  
DCO ; 5.1.2.e woo - DCO ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo -  
DGLM ; 5.1.2.e woo - HBJZ

**Onderwerp:** Concept-Beslisnota

Beste collega's,

Bijgaande concept-beslisnota is onderweg naar de minister. De delen die met geel zijn gemarkeerd zijn aanvullingen nav opmerkingen van de sg.

Ik wil jullie allemaal nogmaals hartelijk bedanken voor alle bijdragen, ook gisteravond en vanmorgen weer. 5.1.2.e woo en ik hebben opmerkingen zo goed mogelijk verwerkt, als het goed is, herkennen jullie dat in deze nota.

De aanvullingen nav de opmerkingen van de sg zijn nieuw. Ivm de deadline voor de tas van de minister was het niet mogelijk deze aanvullingen vooraf af te stemmen. Er is de komende week nog ruimte voor aanvullingen en discussie, we hebben nog verschillende overleggen inclusief een risicosessie. Daarnaast is dit, op verzoek van de sg, nog een concept nota. Verwachting is dat het uiteindelijke besluit wordt genomen op basis van een op onderdelen aangevulde nota (bijvoorbeeld de geadviseerde tussenstappen), na het overleg over deze versie komende woensdag.

Hartelijke groet en een goed weekend,

5.1.2.e woo

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

---

Van: 5.1.2.e woo - DGLM  
 Aan: Postbus DGLM  
 Onderwerp: FW: DEFINITIEF: BWO bevoegd gezag Schiphol met minNenS donderdag 9 juni  
 Datum: dinsdag 7 juni 2022 16:53:00

---

Van: 5.1.2.e woo - DBO

Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 16:45

Aan: DBO-min

CC: 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: RE: DEFINITIEF: BWO bevoegd gezag Schiphol met minNenS donderdag 9 juni

Dag 5.1.2.e woo

Indien nog niet gedaan: zou je 5.1.2.e woo ook willen uitnodigen voor dit overleg? Alvast bedankt.

Groet,

5.1.2.e woo

---

Van: DBO-min 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 7 juni 2022 16:27

Aan: DBO-min 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>;

DBO-Adviseurs 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>;

Parlementaire Zaken - CEND-DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>; Postbus DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; Woordvoering 5.1.2.e woo @frd.shsdir.nl>

Onderwerp: DEFINITIEF: BWO bevoegd gezag Schiphol met minNenS donderdag 9 juni

Beste collega's,

Ter informatie: Onderstaand BWO bevoegd gezag Schiphol gaat definitief door op **donderdag 9 juni van 8.30 – 9.00 uur**. Deelnemers aan dit overleg hebben inmiddels een Webex uitnodiging ontvangen.

Graag doorgeven aan betrokkenen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Secretariaat minister M.G.J. Harbers

T 5.1.2.e woo

---

Van: DBO-min

Verzonden: donderdag 2 juni 2022 10:47

Aan: 5.1.2.e woo DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo

DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; DBO-Adviseurs 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo

- DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; Parlementaire Zaken - CEND-DBO

5.1.2.e woo @minienw.nl>; Postbus DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>;

5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; Woordvoering

5.1.2.e woo @frd.shsdir.nl>

CC: DBO-min 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: MOGELIJK: BWO bevoegd gezag Schiphol met minNenS donderdag 9 juni

Beste collega's,

Alvast ter informatie: Hoogstwaarschijnlijk wordt het BWO bevoegd gezag Schiphol met minNenS ingepland op **donderdag 9 juni van 8.30 – 9.00 uur** en vindt het plaats via Webex. Naar verwachting wordt in de loop van vandaag bekend of dit moment definitief gemaakt kan worden.

**Graag hoor ik wel alvast wie onze minister ambtelijk begeleidt.**

Ook graag voorbereiden voor de minister en doorgeven aan betrokkenen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Secretariaat minister M.G.J. Harbers

T 5.1.2.e woo

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** [Postbus DGLM](#)  
**Onderwerp:** FW: Definitieve Kamerbrief: Signaal ILT anticiperend handhaven Schiphol  
**Datum:** maandag 14 maart 2022 15:09:00  
**Bijlagen:** [bijlagen](#)

Bijlagen reeds openbaar : <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/12/10/signaal-ilt-anticiperend-handhaven-schiphol>

Deze kan door naar 5.1.2.e woo voor media training

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Parlementaire Zaken - CEND-DBO <5.1.2.e woo> @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 10 december 2021 16:13

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>;  
 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo  
 5.1.2.e woo DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DBO  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>;  
 5.1.2.e woo - DCO 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DBO  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: Definitieve Kamerbrief: Signaal ILT anticiperend handhaven Schiphol

met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

.....  
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat directie Bestuursondersteuning Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag D  
 5.1.2.e woo @minienw.nl .....

**Van:** 5.1.2.e woo - DGLM  
**Aan:** Postbus DGLM  
**Onderwerp:** FW: NIEUW GEPLAND: nieuwe reeks wekelijkse overleggen LVB Schiphol  
**Datum:** woensdag 25 mei 2022 08:10:00

---

**Van:** DBO-min

**Verzonden:** woensdag 25 mei 2022 07:51

**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo  
 5.1.2.e woo - FIB-IWA ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo  
 DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - HBJZ ; 5.1.2.e woo  
 HBJZ ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo  
 5.1.2.e woo - DCO ; 5.1.2.e woo - DCO ; 5.1.2.e woo - DBO ; 5.1.2.e woo  
 5.1.2.e woo - DBO ; DBO-Adviseurs ; Woordvoering

**CC:** DBO-min

**Onderwerp:** NIEUW GEPLAND: nieuwe reeks wekelijkse overleggen LVB Schiphol

Beste collega's,

Ter informatie: In de agenda van de minister zijn de volgende wekelijkse overleggen LVB Schiphol gepland:

- Dinsdag 31 mei van 15.45 – 16.15 uur;
- Dinsdag 7 juni van 14.30 – 15.00 uur;
- Woensdag 15 juni van 18.00 – 18.30 uur;
- Donderdag 23 juni van 16.00 – 16.30 uur;
- Donderdag 30 juni van 12.00 – 12.30 uur;
- Dinsdag 5 juli van 14.45 – 15.15 uur;
- Woensdag 13 juli van 15.15 – 15.45 uur

Tegen die tijd wordt een Webexlink gestuurd.

Graag doorgeven aan betrokkenen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Secretariaat minister M.G.J. Harbers

5.1.2.e woo

**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo DGMI; postbus dgmi  
**Cc:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** FW: Notitie voor DG-overleg 12-5  
**Datum:** woensdag 11 mei 2022 22:24:31  
**Bijlagen:** DG voorbereiding 12 mei  
**Prioriteit:** Hoog

38

Beste 5.1.2.e woo, zoals aangekondigd bijgaand de notitie van dglm en dgs met een drietal bespreekpunten. Kern is de vraag of additionaliteit kan worden aangetoond vooruitlopend op de natuurdoelanalyses en voorzolang de gebieden overbelast zijn.

NB. Opvallend is een plaatje/slide van Schiphol. Hierin staat de opgave voor 500k beschreven met een variant conform uitgangspuntenbrief en een eigen variant van Schiphol.

Groet, 5.1.2.e woo

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 5.1.2.e woo DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Datum:** woensdag 11 mei 2022 10:02 PM  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo @minlnv.nl>, 5.1.2.e woo @minlnv.nl>  
**Kopie:** 5.1.2.e woo - DGMo 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - FIB-  
IWA 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGLM  
5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGMo 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Notitie voor DG-overleg 12-5

Hoi allen,

Met veel dank voor jullie input hierbij de meest recente versie van de notitie voor het DG-overleg voor morgenochtend 09:30. @ 5.1.2.e woo - DGLM @ 5.1.2.e woo en @ 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo het verzoek aan jullie om deze zo snel mogelijk met jullie DG's te delen. Dank allen!

Groeten 5.1.2.e woo

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo  
.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
**Directie Luchtvaart / DGLM**  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
.....

**M** 5.1.2.e woo  
5.1.2.e woo @minienw.nl  
.....

Vrijdag is mijn vaste vrije dag.



# 38

## Bestuurskern

Programma Schiphol  
Cluster B

## Contactpersoon

5.1.2.e woo

Coördinerend  
Beleidsmedewerker

M

5.1.2.e woo

@minienw.nl

## Datum

11 mei 2022

## Kenmerk

# nota ter informatie

Vorbereiding DG-overleg 12-5-2022

**Op 12-5-2022 vindt er een DG-overleg met LNV en AZ plaats, als vervolg van het DG-overleg op 10-05-2022. U heeft enkele vragen gesteld ter voorbereiding van dit overleg. In deze nota ter informatie vindt u de beantwoording van deze vragen, evenals concrete bespreekpunten voor het overleg.**

## Bespreekpunten

- Stelt LNV/DGS zich op het standpunt dan om de additionaliteit van maatregelen voor toestemmingsverlening aan te tonen het noodzakelijk is om in totaal onder de KDW van de geraakte gebieden te komen?
- Zo ja, hoe haalbaar is die opgave? En is niet pas in 2030  $\frac{3}{4}$  van de gebieden in de Provincie Noord-Holland onder de KDW? Betekent dat dan ook dat er tot die tijd geen toestemmingsverlening mogelijk is?
- Zo nee, hoe wordt er dan aangekeken tegen toestemmingsverlening en wat is er vanaf nu mogelijk om tot een vergunning te komen waarbij additionaliteit is aangetoond?

## Achtergrondinformatie in drie vragen:

**A)** Wat is de kritische depositiewaarde (hierna KDW) per gebied voor de 3 Natura 2000-gebieden boven Amsterdam in de invloedssfeer van Schiphol.

**B)** Wat is de overschrijding van de KDW voor deze 3 gebieden?

**C)** Welk soort/type maatregelen is nodig om weer onder de KDW te komen?

### *Ad A, KDW per gebied*

In AERIUS Monitor 2021 (<https://monitor.aerius.nl/>) zijn de KDW's en deposities van de 3 betreffende Natura 2000-gebieden (Eilandspolder, Ilperveld en Wormerveld) te vinden. Het gaat om twee stikstofgevoelige habitattypen:

- Veenmosrietlanden (H7140B). De KDW hiervoor is 714 mol/ha/jaar.

- Vochtige heide (H4010B). De KDW hiervoor is 786 mol/ha/jaar.

## *Ad B, achtergronddepositie en overschrijding KDW*

In onderstaande tabel is weergegeven wat de achtergronddepositie is voor drie zichtjaren voor veenmosrietland en vochtige heide in de drie Natura 2000-gebieden boven Amsterdam. De cijfers zijn afkomstig uit AERIUS Monitor 2021:

5.1.2.i jo. 5.2.1

In AERIUS Monitor 2021 is deze informatie ook per hexagon terug te vinden.

Voor alle gebieden is sprake van een lichte gemiddelde overschrijding van de KDW richting 2030. Het is goed om te beseffen dat in deze cijfers nog geen rekening is gehouden met het maatregelenpakket a 6 miljard conform het PSN. Dit maatregelenpakket is ook weinig concreet en dus lastig door te rekenen. Deze, in combinatie met de 25 miljard van het NPLG/transitiefonds en de 30 miljard voor klimaat zal tot een forse aanvullende depositiedaling leiden.

In AERIUS monitor is ook te achterhalen wat het aandeel is van de verschillende sectoren in de opbouw van de achtergronddepositie:

- Groen - landbouw
- Oranje – Overig (m.n. woningen/kantoren)
- Grijs – Buitenland
- Rood – wegen
- Paars – industrie
- Blauw – scheepvaart
- Roze – overig vervoer (o.a. mobiele werktuigen en luchtvaart)

5.1.2.i jo. 5.2.1

Bovenstaande zijn gemiddelden voor alle relevante hexagonen (= de hexagonen waar stikstofgevoelige habitats voorkomen) in het gebied. Het buitenland veroorzaakt een aanzienlijk aandeel die met de tijd weer sterk afneemt. Landbouw is met afstand de grootste binnenlandse sector, gevolgd door Overig. Dat laatste betreft hoofdzakelijk emissies door woningen/winkels/kantoren, wat logisch is gelet op de nabijheid van Amsterdam en Zaanstad.

Zoals al aangegeven is deze informatie ook per hexagon in beeld krijgen. Ook is het mogelijk om per sector onderscheid te maken tussen subsectoren, bijvoorbeeld het aandeel luchtvaart in de sector overig vervoer, of het aandeel emissies door mest uitrijden in de sector landbouw. Daarmee is het ook mogelijk om gevoel te krijgen bij aan welke knoppen draaien het meeste zin heeft.

*Ad C, welke maatregelen zijn nodig*

## Hoe aantonen instandhoudingsdoelstellingen en additionaliteit?

Er is geen kant en klaar antwoord op de vraag “welke maatregelen zijn er nodig om onder de KDW te komen?” en/of om de additionaliteit van de maatregelen aan te tonen. Hierover is ook overleg gevoerd met DGS. Zo speelt er de vraag of het überhaupt nodig is om de achtergronddepositie onder de KDW-waarden te brengen voor de instandhoudingsdoelstellingen. Duidelijk is wel dat de provincies moeten uitzoeken wat nodig is voor behalen van de instandhoudingsdoelstellingen en behoud. De eerste stap daartoe is om natuurdoelanalyses (NDA) op te stellen, deze worden in 2023 opgeleverd door de voortouwnemers. Tot die tijd bieden de PAS-analyses de best beschikbare informatie en zijn de daarin opgenomen conclusies met betrekking tot behoud leidend. Om instandhouding te waarborgen kan het dus goed zijn dat andere structurele maatregelen nodig zijn om tot aanzienlijke kwaliteitsverbetering te komen dan alleen het reduceren van stikstof ten behoeve van de KDW.

## Onder de KDW?

Er moet worden voldaan aan artikel 6.1 en 6.2 van de habitatrichtlijn. Het kan nodig zijn om de stikstofdepositie terug te brengen onder de KDW om behoud te borgen, dit is echter geen harde voorwaarde voor vergunningverlening. Het terugbrengen onder de KDW geldt wanneer geen andere maatregelen resteren die leiden tot een structurele verbetering van de kwaliteit (voor zover dat een doelstelling is) of wanneer geen zogenaamde duurzame overlevingsmaatregelen beschikbaar zijn om behoud te borgen. Het terugbrengen van de stikstofdepositie onder de KDW is dan een worst-case scenario. Dit lijkt in de tijd niet onmogelijk, aangezien voor 2030 geldt dat 74% van het stikstofgevoelig areaal onder de KDW zal worden gebracht. Tot dusver staat hier echter nog geen concreet pakket aan maatregelen tegenover. Wanneer die alternatieve maatregelen er wel zijn kan in de natuurdoelanalyses mogelijk worden onderbouwd dat met die inzet vooralsnog geen noodzaak is om de achtergronddepositie snel onder de KDW te brengen om verslechtering te voorkomen of kwaliteitsverbetering te bereiken. Voorwaarde is dan wel dat die maatregelen zijn getroffen, of dat geborgd is dat die worden getroffen.



Of aanvullende depositiereductie noodzakelijk is (en mogelijk ook hoeveel) voor het borgen van behoud dan wel het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen volgt uit de NDAs.

Wanneer uit de NDA blijkt dat het noodzakelijk is om aanvullende stikstofreductie te realiseren dan moeten er bronmaatregelen getroffen worden waarmee mogelijk tot wel honderden mollen stikstof per ha/jaar minder worden uitgestoten. Er zijn hier verder geen concrete berekeningen voor gedaan en het is momenteel niet goed mogelijk om dit concreet te kwantificeren tot het sluiten van bijvoorbeeld X veehouderijen. Zie onderstaande afbeelding ter illustratie van de opgave, aan de rechterkant staat de totale hoeveelheid stikstofdepositie per gebied, de stippellijn is de KDW-waarde.

5.1.2.1 jo. 5.2.1



Reductie Schiphol en bijdrage aan KDW?

5.1.1.c



Andere scenario's doorrekenen (voorstel DGStikstof)

Als er sprake is van een bescheiden overschrijding van de KDW (zoals in Eilandspolder), is het wellicht mogelijk om met een forse argumentatie (die leunt op integrale aanpak, er gaat veel gebeuren, inzet van overlevings- en

natuurmaatregelen etc.) te kunnen stellen dat aan de voorwaarden van 6.1 en 6.2 voldaan wordt. Dan zou het daar dus mogelijk kunnen zijn om over te gaan tot mitigeren. Als het de wens is een activiteit in deze gebieden te vergunnen, vooruitlopend op een feitelijke stap richting de KDW, dan is het noodzakelijk om de depositie zo ver te verlagen dat er geen restopgave meer is.

Het lijkt een wijze actie om bijvoorbeeld een berekening uit te voeren met een scenario waarbij Eilandspolder niet wordt meegenomen, en wordt vastgesteld met welk aantal vliegbewegingen de restopgave op de twee overige gebieden verdwijnt. Met een relatief bescheiden inzet kan dan de restopgave op Eilandspolder worden gemitigeerd.

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI; postbus.dgmi  
**Cc:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e -  
DGLM; 5.1.2.e - DGMI

**Onderwerp:**

**Datum:** FW: ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

**Bijlagen:** dinsdag 17 mei 2022 12:06:00

voor bijlage zie doc RE: ppt stikstof\_casus-Schiphol  
bijlagen

39

Beste 5.1.2.e

Bijgaand de definitieve versie zoals deze ter bespreking voorligt in het dg-overleg van vanmiddag. In deze versie is de laatste commentaarronde verwerkt. Met name meer aandacht voor de eigenstandige verantwoordelijkheden van de diverse onderdelen van de departementen.

Groet, 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGMI

**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2022 12:04

**Aan:** 5.1.2.e @minInv.nl>; 5.1.2.e  
5.1.2.e @minInv.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;

5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

5.1.2.e ,

Dank nogmaals voor al jullie input in de voorbereiding van deze presentatie. Bijgaand de definitieve versie zoals deze ter bespreking voorligt in het dg-overleg. Zouden jullie kunnen zorgdragen dat deze versie ook voor wordt gelegd aan de dg's? Het overleg staat vanmiddag gepland om 12:45-13:15u.

Dank en groet, 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; [postbus.dgmi](mailto:postbus.dgmi)  
**Cc:**  
**Onderwerp:** 5.1.2.e - DGMI  
**Datum:** FW: Quick scan natuurgebieden  
**Bijlagen:** woensdag 11 mei 2022 21:59:19  
quickscan natuurgebieden reeds openbaar

---

40

Beste 5.1.2.e

Zodra ontvangen stuur ik je de notitie door zoals deze vandaag is voorbereid door dgml en dgs. Hierin staat de beantwoording van een aantal vragen zoals deze naar voren zijn gekomen in het dg overleg Schiphol afgelopen dinsdag. Ter achtergrond stuur ik je alvast de mail door met de definitieve quick scan. Ik begrijp dat deze 27 mei openbaar wordt gemaakt door Inv.

Kritisch zijn de onderstreepte zinnen (zie laatste pagina bijlage).

“Wanneer een gebied op de aandachtslijst voorkomt, dan komen daar een of meerdere habitats voor die op landelijk niveau urgentie hebben voor depositiedaling omdat het realiseren van een gunstige staat van instandhouding voor de habitats van de urgentielijst buiten bereik dreigt te raken. Er is een volledige natuurdoelanalyse nodig om tot een daadwerkelijk onderbouwde, actuele conclusie voor deze gebieden te komen waarin de nieuwste inzichten over de effecten van stikstofdepositie op landelijk niveau en de actuele situatie in de gebieden worden betrokken. Bestaande informatie wordt waar nodig aangevuld met nieuwe beschikbare informatie. Op basis van de conclusies uit de natuurdoelanalyse wordt duidelijk of aanvullende maatregelen in een gebied noodzakelijk zijn en wordt richting meegegeven voor invulling van deze maatregelen. Tot het moment van het beschikbaar komen van volledige nieuwe afgeronde natuurdoelanalyses (uiterlijk april 2023) vormen de beheerplannen met daarin de PAS gebiedsanalyses het juridisch kader en de best beschikbare kennis.

Groet, 5.1.2.e

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

---

**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)>  
**Datum:** dinsdag 10 mei 2022 8:16 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)>, 5.1.2.e  
- DGMI 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:@minienw.nl)>  
**Onderwerp:** FW: Quick scan natuurgebieden

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

---

**Van:** [redacted] - FIB-IWA [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>  
**Datum:** dinsdag 10 mei 2022 7:09 PM  
**Aan:** [redacted] - DGLM  
[redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] -  
DGLM [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>, [redacted] - DGLM  
[redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>  
**Onderwerp:** FW: Quick scan natuurgebieden

Nog niet gelezen, komt letterlijk nu binnen

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@minlnv.nl](mailto:[redacted]@minlnv.nl)>  
**Datum:** dinsdag 10 mei 2022 7:07 PM  
**Aan:** [redacted] - FIB-IWA [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>  
**Onderwerp:** Quick scan natuurgebieden

Dag [redacted]

Zie bijgaand de definitieve quick scan analyse van de natuurgebieden. Als alles goed gaat, wordt deze analyse op 27 mei openbaar. Fijn om deze niet extern te verspreiden, maar wel behulpzaam om te bezien welke informatie wij eruit kunnen gebruiken.

Ik probeer ook een verdiepingsslag te organiseren om te bezien welke data er achter deze informatie zit die we goed kunnen gebruiken.

Met hartelijke groeten,

[redacted]

.....  
**Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**  
Bezuidenhoutseweg 73, 2500 EK, Den Haag

.....  
**M** [redacted]  
[redacted] <[\[redacted\]@minlnv.nl](mailto:[redacted]@minlnv.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 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.

---

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:** [Harbers, M.G.J. \(Mark\) - DBO](#)  
**Aan:** 5.1.2.e woo  
**Onderwerp:** FW: Redeneerlijn brief Schiphol  
**Datum:** donderdag 14 juli 2022 08:52:10  
**Bijlagen:** spreeklijn brief natuurvergunning

bijlage niet openbaar 5.1.2.i jo. 5.2.1

buiten reikwijdte verzoek

---

**Van:** 5.1.2.e woo - DCO 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Verzonden:** woensdag 23 februari 2022 16:39  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DBO <5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**CC:** 5.1.2.e woo - DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Redeneerlijn brief Schiphol

Dag Mark,

Bijgaand een redeneerlijn en Q&A's over de Kamerbrief Schiphol die vanmiddag is uitgegaan. Een geprinte versie hiervan zit ook het sonderingsdossier.

Groet

5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....  
**M** 5.1.2.e woo  
**E** 5.1.2.e woo @minienw.nl

**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** FW: Retour: RONDZENDMAP-2022/7254: LV M Nota ter informatie / gespreksnota BWO bevoegd gezag Schiphol 9 juni 2022  
**Datum:**  
**Bijlagen:**

Verzonden met BlackBerry Work  
 (www.blackberry.com)

**Van:** 5.1.2.e woo DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Datum:** maandag 13 jun. 2022 3:36 PM  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo  
 - HBJZ 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGLM  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGMI  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>,  
 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Kopie:** 5.1.2.e woo - DBO 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo DCO  
 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DCO  
 <5.1.2.e woo @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Retour: RONDZENDMAP-2022/7254: LV M Nota ter informatie / gespreksnota BWO bevoegd gezag Schiphol 9 juni 2022

Beste collega's,

De minister had n.a.v. bijgevoegde stukken geen verdere vragen of opmerkingen. Veel dank nog voor de voorbereiding.

Groet,

5.1.2.e woo



**Van:** 5.1.2.e  
**Aan:** 5.1.2.e DGLM  
**Onderwerp:** FW: Technische briefing  
**Datum:** zondag 27 maart 2022 09:03:00  
**Bijlagen:** bijlagen niet openbaar 5.1.2.1 jo. 5.2.1

**Van:** 5.1.2.e - DGLM

**Verzonden:** woensdag 2 februari 2022 22:01

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e

**CC:** 5.1.2.e ; 5.1.2.e DGLM

**Onderwerp:** RE: Technische briefing

Hi,

Ik heb alvast een poging gedaan omdat het zo kort dag is.

Als dit nog moet worden aangepast graag zsm reactie, anders neem ik deze morgen mee.

Grt

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** woensdag 2 februari 2022 18:49

**Aan:** 5.1.2.e 5.1.2.e @minlnv.nl>

**CC:** 5.1.2.e 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Technische briefing

Beste 5.1.2.e

De sheets voor de briefing zoals die zijn voorbereid bevatten geen informatie over de 5e baan. Ik vertelde je vanochtend al dat wij nog met de minister zouden bespreken welke afweging we hierin maken.

Gegeven het bwo van volgende week dat nog moet worden geïnformeerd, het feit dat aan SPL tijd gegeven is om zich te vergewissen van het concept beoordelingskader, er nog onderhanden werk is om goed zicht te krijgen op wat de opgave exact is, maar secundair ook de ingewikkeldheid van de vertrouwelijke setting waarin mogelijk een deel van de Kamer niet bij het openbare deel aanwezig is leidt aan onze kant tot de conclusie dat we hierover in dit stadium niet kunnen communiceren. Ik ga ervan uit dat deze conclusie ook aan de kant van LNV gedeeld kan worden.

5.1.2.1  
 5.1.2.e  
 5.1.2.e  
 5.1.2.e  
 5.1.2.e  
 5.1.2.e  
 5.1.2.e

Als ik het goed begrepen heb zijn dit teksten die door LNV zijn opgesteld dus kan ik jullie vragen om hier een nieuw tekstvoorstel voor te doen en dat vanavond aan 5.1.2.e te mailen?

5.1.2.e zie jij dan kans om ons 5.1.2.e vanavond een definitieve presentatie te mailen?

De briefing start om 09.30 uur. Stel voor dat we om negen uur verzamelen in het Kamergebouw.

5.1.2.e en ik zorgen voor een uitdraai. Net als de vorige keer delen we alleen het openbare deel van de presentatie uit, het vertrouwelijke deel bevat dan een blanco pagina in de hand-outs. Die tekst is dus alleen voor onszelf.

Groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM  
**Aan:** Harbers, M.G.J. (Mark) - DBO; 5.1.2.e [redacted] - DCO; 5.1.2.e [redacted] - DBO  
**Onderwerp:** FW: vragen M rond besluitvorming  
**Datum:** woensdag 22 juni 2022 14:16:05  
**Bijlagen:** vragen minister rond besluitvorming 5.1.2.e [redacted] bijlage niet openbaar 5.1.2.i jo. 5.2.1

---

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>  
**Datum:** woensdag 22 jun. 2022 1:05 PM  
**Aan:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] -  
 BSK 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] DGLM  
 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] DCO  
 <5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DBO 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: vragen M rond besluitvorming

(Tussenstand van) de vragen die M nog had.

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>  
**Datum:** woensdag 22 jun. 2022 12:50 PM  
**Aan:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - FIB-IWA 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>  
**Kopie:** 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>  
**Onderwerp:** vragen M rond besluitvorming

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e DGMI; postbus dgmi  
**Cc:** 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI  
**Onderwerp:** MORGEN 15:30u Overleg met 5.1.2.e | Ter achtergrond laatste actua MER en PB Schiphol  
**Datum:** dinsdag 3 mei 2022 18:05:00 voor bijlage 1 zie document 28 bijlage 2 niet openbaar 5.1.2.1 jo. 5.2.1 bijlage 3 doc 46a  
**Bijlagen:** bijlagen

Beste 5.1.2.e

Morgen heb je een bijpraatmoment staan met 5.1.2.e. Ter achtergrond sturen 5.1.2.e en ik je op verzoek van 5.1.2.e nog wat laatste actua. Bijgevoegd de DG-voorbereiding voor 5.1.2.e van DGLM. Mochten er nog stukken volgen dan zal ik deze nasturen.

- Actua vanuit DGLM (narratief over besluitvorming Schiphol en Lelystad Airport):

buiten reikwijdte verzoek

#### DG-voorbereiding van DGLM: beeld over vervolgtraject voor en na 30 juni (zie bijlage word-document)

- Kernvraag is wat de eisen zijn die door LNV gesteld worden aan de onderbouwing van de additionaliteit bij inzet mitigerende maatregelen (wat is voldoende om aan te tonen dat natuurbehoud is geborgd?). Dilemma is hoe je actualiteit gebiedsanalyses taxeert in het licht van de aandachtsslijst zoals deze binnenkort door M Nens wordt gepubliceerd als onderdeel van de quick scan.
- Vanuit LNV is hier nog geen eenduidige reactie op gegeven, mede door capaciteitsbeperkingen. Beeld is dat LNV niet zal zeggen dat de actualisatie van de natuurdoelanalyses moet worden afgewacht (uiterlijk juli 2023), Schiphol kan zelf aan de slag om additionaliteit van mitigerende maatregelen aan te tonen.
- LNV heeft Schiphol op hun verzoek uitstel verleend voor aanlevering benodigde aanvulling tot uiterlijk 30 juni. DGMI heeft nog geen uitstelverzoek ontvangen van Schiphol, naar verwachting volgt deze binnenkort.
- De agenda voor het vervolgoverleg tussen Schiphol, LNV en DGMI zal volgende week worden voorbereid. In dit vervolgoverleg op MT-niveau kan dan de planning worden besproken en verdere werkafspraken worden gemaakt. Vervolgens kunnen dan de inhoudelijke overleggen worden opgestart met de inhoudelijke experts. DGLM sluit bij deze overleggen aan als toehoorder.

#### Conceptrapport: Impactanalyse van PwC, MovingDot en Adecs (zie bijlage pdf-document)

- PwC heeft in opdracht van DGLM de maatschappelijke impact geanalyseerd van twee door DGLM opgestelde scenario's voor de verlaging van activiteiten op Schiphol t.o.v. het pre

corona activiteitsniveau:

- Activiteitscenario 1: 460K vliegtuigbewegingen 5 landingsbanen
- Activiteitscenario 2: 376K vliegtuigbewegingen op 4 landingsbanen (sluiten Polderbaan)
- Alle scenario's leiden tot een negatieve impact op NLse consumenten en Schiphol en een positieve impact op NLse luchtvaartmaatschappijen, het klimaat, het milieu en geluid.
- Vanuit DGMI zijn in de kern de volgende opmerkingen op het concept rapport meegegeven:
  - economische gevolgen op ruimtelijke ordening is onderbelicht;
  - resultaten/cijfers worden niet in perspectief geplaatst;
  - onderscheid tussen O/D-reiziger en transfer reiziger onderbelicht; nu kan de afdrank zijn dat luchtvaartmaatschappijen winsten boeken terwijl KLM feitelijk drijft op het verdienmodel met transfer reizigers die meest gevoelig zijn voor prijsontwikkelingen (zie ook Inventarisatie Economische Effecten uit december 1993, onderliggend economisch model en de beschrijving van macro-economische effecten destijds onderliggend aan PKB Schiphol en omgeving);
  - samenhang tussen resultaten en alternatieve beleidsopties onduidelijk

Groet, 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGMI

**Verzonden:** woensdag 20 april 2022 21:20

**Aan:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; postbus dgmi 5.1.2.e @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** MORGEN 13:00u Overleg met 5.1.2.e en 5.1.2.e | Ter achtergrond laatste actua MER en PB Schiphol

Beste 5.1.2.e

Morgen heb je een bijpraatmoment staan met 5.1.2.e Ter achtergrond sturen 5.1.2.e en ik je op verzoek van 5.1.2.e nog wat laatste actua. Bijgevoegd de voorbereiding zoals uitgevraagd door 5.1.2.e bij collega's van DGLM. Mochten er nog stukken volgen dan zal ik deze nasturen.

**Actua vanuit DGLM (narratief over besluitvorming Schiphol en Lelystad Airport):**

buiten reikwijdte

### Actua vanuit LNV (natuurvergunning)

- M NenS heeft aangekondigd nog voor de zomer te komen tot een notitie over toestemmingverlening (intern- en extern salderen, latente ruimte). Dit moet perspectief bieden aan de bevoegd gezagen (merendeels zijn dat de provincies).
- M NenS heeft aangekondigd dat in april/mei een quickscan zal worden aangewezen welke gebieden op de aandachtslijst worden geplaatst. Voor deze gebieden moeten de gebiedsanalyses met prioriteit worden geactualiseerd.
- Afgelopen vrijdag heeft RVO ikv bezwaarprocedure een hoorzitting georganiseerd nav besluit van LNV om verzoek te weigeren om passende maatregelen te treffen (gedeeltelijk inperking bestaand recht/vergunning luchthavens). Op Twitter is ophef ontstaan over de weigering om journalist van EenVandaag toegang te geven tot deze hoorzitting.

### Actua vanuit Schiphol:

- Schiphol gaat uitstel vragen tot 30 juni voor de aanvulling van de passende beoordeling/vergunningaanvraag. Dit hebben ze mondeling meegedeeld aan LNV en DGLM. Schiphol heeft personele uitval bij NLR als praktische reden aangevoerd. Nog geen schriftelijk verzoek ontvangen.
- Schiphol heeft vorige week voorgesteld weer het overleg op te starten met LNV en DGMI en daartoe dataopties voorgesteld. Inzet vanuit LNV en DGMI is om eerst een overleg op MT-niveau te voeren. De agenda hiervoor wordt voorbereid in klein verband met <sup>5.1.2.e</sup> (vanuit Schiphol), <sup>5.1.2.e</sup> (vanuit DGMI) en <sup>5.1.2.e</sup> (vanuit LNV). In het overleg op MT-niveau kan dan de planning worden besproken en verdere werkafspraken worden gemaakt. Vervolgens kunnen dan de inhoudelijke overleggen worden opgestart met de inhoudelijke experts. DGLM sluit bij deze overleggen aan als toehoorder.

### Actua kamerstukken (commissievragen nadere uitgangspunten passende beoordeling Schiphol):

- Je bent eerder middels beslisnota geïnformeerd over kritische vragen over de weigering om de uitgangspunten met kamerleden te delen die in de brief van 23 februari vanuit LNV en DGMI aan Schiphol zijn verstuurd.
- DBO heeft de beslisnota nog niet voorgelegd aan M. M is voorstander van actieve openbaarmaking naar kamerleden maar wil ook de mogelijkheid hebben eerst het breder narratief rondom de problematiek bij Schiphol aan te kondigen.
- DGMI past de beslisnota die daarvoor eerder in de lijn is gebracht aan, in afstemming met DBO en HBJZ. Een mogelijkheid is om de beantwoording van de commissievragen een week voorafgaand aan het eerstvolgende commissiedebat te versturen.

• <sup>buiten reikwijdte</sup>

•

buiten reikwijdte

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e

E: 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Mail gelijk aan doc. nummer 26

Van: 5.1.2.e - DGLM

Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp: Overleg morgen

Datum: dinsdag 3 mei 2022 17:47:49

Vandaag informeel overleg gevoerd met Lnv/dgs dat we morgen voortzetten met jullie erbij.

We hebben qua proces afgesproken dat in een volgend dg-overleg (volgende week) waar ook 5.1.2.e voor wordt uitgenodigd proberen om tot een meer gemeenschappelijk beeld te komen over de positie van Lnv als bevoegd gezag om een van de eerder uitgewerkte vergunningvarianten te kunnen ondersteunen. Na dat overleg ligt in de rede om beide ministers hierover met elkaar van gedachten te laten wisselen.

In het gesprek is een aantal vraagstukken aan de orde gekomen:

- het belang van het opstellen van een 'proportionaliteitsverhaal'. Dit betreft de redenering waarin gelet de gepleegde analyses rond netwerkkwaliteit, impactanalyse, vestigingsklimaat in combinatie met alle maatregelen die al dan niet kunnen worden genomen de proportionaliteit wordt onderbouwd. —> ik werp een blik op 5.1.2.e om dit verhaal te maken met alles wat er al ligt in de vorm van een two-pager.
- precisie op habitats inclusief compensatiemogelijkheden. Hiervoor zouden we uit rhdhv moeten putten en de inzichten van spl die we volgende week krijgen.
- varianten vergunning (dat hebben we in beginsel maar blijft nu nog wat open en moet morgen scherper worden gemaakt) —> hier nadrukkelijk ook de hulp en denkkraft van 5.1.2.e nodig.
- Lnv bracht in dat analyse zou moeten worden gemaakt wat het effect zou zijn als 25 km afkap verdwijnt. Dat zou mogelijk positieve effecten hebben?

Kortom, we zitten (weer) in behoorlijke tijdsdruk om ten behoeve van dg-overleg boel zsm strak te trekken tot een niveau waarin we het vraagstuk zo scherp mogelijk krijgen zodat Lnv een gebalanceerde afweging kan maken. Wel een goeie eerste stap om te gaan zetten wat mij betreft.

Vraagt morgen ook onderling even goed schakelen om na het overleg ook echt slag te kunnen maken.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** RE: Afspraak  
**Datum:** dinsdag 15 maart 2022 08:34:38

---

Zou fijn zijn als dat donderdag ergens tussendoor kan..

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

---

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 15 mrt. 2022 8:32 AM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Afspraak

Hoi 5.1.2.e  
Gisteren al het e.e.a. afgestemd met de secretaresse van 5.1.2.e en 5.1.2.e Ik wacht nu op de beschikbaarheid van 5.1.2.e .

Groet,

5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGLM

**Verzonden:** dinsdag 15 maart 2022 07:53

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM

**Onderwerp:** FW: Afspraak

Is deze gelukt?

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

---

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Datum:** vrijdag 11 mrt. 2022 10:33 AM

**Aan:** 5.1.2.e @schiphol.nl>, 5.1.2.e @noord-holland.nl  
5.1.2.e @noord-holland.nl>

**Kopie:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Afspraak

Beste 5.1.2.e

Schiphol is zoals je weet aan de slag met de aanvullingen op de ontwerpnatuurvergunning die door LNV zijn gevraagd. Vanuit onze rol (DGLM) werken we hierin nauw samen met Schiphol om de komende periode maatregelen te identificeren. Tussen lenW en PNH lopen hier op de werkvloer ook al de nodige contacten over. Vanuit Schiphol is 5.1.2.e met een team bezig om het proces vanuit Schiphol te begeleiden/in te vullen. Om te zorgen dat we allemaal over hetzelfde beeld beschikken van elkaar sporen/acties/mogelijkheden en onmogelijkheden leek het me goed als 5.1.2.e, jij en ik volgende week ook even de klokken gelijk zetten zodat we een gezamenlijk beeld kunnen vormen. Ik zal daarom het secretariaat vragen om voor volgende week (idealiter op donderdag) een overleg te plannen. Als jij om wat voor reden dan ook hier aarzelingen bij hebt, laat het me dan even weten.

Groet,

5.1.2.e

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



**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e -  
 FIB-IWA  
**Onderwerp:** RE: Bijpraat  
**Datum:** dinsdag 15 maart 2022 19:47:41

---

Collega,s

Dank voor opzet. Er zijn voor mij twee zaken goed om te scheiden

1) dg overleg als voorbereiding ook op BWO om zicht te krijgen op de eventuele mogelijkheden om stikstopproblematiek op te lossen?

Waar raakt dat andere opgaves en welke keuzes moeten dan eventueel gemaakt worden?

Dat DG overleg voorafgaand aan 22 april want reces. Dus liefst nog ruim week ervoor. Dat raakt de mail die ik aan de dg,s heb gestuurd en waarvoor een intrdepartementale scenario sessie zou worden gebruikt als voorbereiding?

buiten reikwijdte verzoek

---

**Van:** 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** dinsdag 15 mrt. 2022 1:10 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e  
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - FIB-IWA  
 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** Bijpraat

Collega's,

Willen aan begin van bijpraat dadelijk stilstaan bij planning/scenario's in aanloop naar bwo. Zie hiervoor bijgevoegd stuk.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e  
5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e

buiten reikwijdte verzoek

buiten reikwijdte

	Opleveren	Product	Actiehouders	Overleggen	Status
Week 11 – 14 mrt. t/m 20 mrt.	<ul style="list-style-type: none"><li>Reactie intern salderen</li><li>Notitie financiering</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Notitie over deze opgave voor gebiedsgerichte aanpak</li><li>Korte notitie ter achtergrondinfo</li><li>Notitie financiering Fin en IenW</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div></div></li><li><div></div></li></ul>		<div>-</div> <div>V</div> <div>-/V</div>
Week 12 – 21 mrt. t/m 27 mrt.	<ul style="list-style-type: none"><li>Beschrijving proces ADC + compensatie opgave</li><li>Eerste beeld scenariosessie</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Matrix met de bronnen tbv het BWO</li><li>Notitie opzet scenario's</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div></li></ul>		<div>V</div> <div>V</div>
Week 13 – 28 mrt. t/m 3 apr.	<ul style="list-style-type: none"><li>Betekenis Schiphol - Beschrijving proces ADC + compensatie opgave</li><li>Afronding notitie Maatregelen (intern salderen met additonaliteit)</li><li>Oplevering juridische vormgeving van de natuurvergunning</li><li>Stand van zaken quickscan natuur plus inzicht in de extra emissiereductie voor natuurdoelstellingen</li><li>Stuk voor DG scenariosessie eerste versie</li><li>Eerste versies gebiedsanalyse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Processchets</li><li>Gecombineerde notitie</li><li>Matrix met opties</li><li>Overzicht QuickScan achtergrond informatie tbv BWO</li><li>Pva scenario sessie</li><li>Gebiedsanalyes prio-1</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div></li><li>Provincie</li><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div> /RHDHV</li></ul>		
Week 14 – 4 apr. t/m 10 apr	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy besluitvormingsstukken BWO</li><li>Tweede versies gebiedsanalyse</li><li>Eerst beeld van financiering</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy tbv het BWO</li><li>Scenario's notitie tbv het DG-Diner</li><li>Gebiedsanalyes prio-2</li><li>Notitie over financiering</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div> (rest programma)?</li><li><div>5.1.2.e</div> /RHDHV</li><li><div>5.1.2.e</div> /Financien</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>5 april Directeurenoverleg</li><li>8 april DG overleg</li></ul>	
Week 15 – 11 apr t/m 17 apr	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy 2.0 besluitvormingsstukken BWO</li><li>Overzicht mogelijke bronnen in Noord-Holland en uitstraling naar andere provincies</li><li>Compleet beeld over de manier van financiering van de mitigerende maatregelen door Schiphol</li><li>Derde versies gebiedsanalye</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy 2.0 tbv het BWO</li><li>Matrix maatregelen v0.1</li><li>Notitie over financiering</li><li>Gebiedsanalyses prio 3</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div></li><li><div>5.1.2.e</div> en Financiën</li><li><div>5.1.2.e</div> /RHDHV</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>DG-diner</li></ul>	
Week 16 – 18 apr t/m 24 apr.	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy 3.0 besluitvormingsstukken BWO</li><li>Definitieve versies gebiedsanalyse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Dummy 3.0 tbv het BWO</li><li>Opleveren stukken voor scenariosessie, gebiedsanalyses compleet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div> /RHDHV</li></ul>		
Week 17 25 apr t/m 1 mei	<div>BWO stukken eerste versies</div> <ul style="list-style-type: none"><li>Gebiedsanalyses</li><li>Financiering maatregelen</li><li>Juridische vormgeving vergunning</li><li>Vervolgproces</li></ul> <div>Scenariosessie met Schiphol</div>	''	<ul style="list-style-type: none"><li><div>5.1.2.e</div></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>26 april Directeurenoverleg</li></ul>	
Week 18 2 mei t/m 8 mei	<div>BWO stukken definitief + verwerking</div> <div>scenariosessie met Schiphol</div>	''	''	<ul style="list-style-type: none"><li>6 mei DG overleg</li></ul>	
Week 19 9 mei t/m 15 mei	<div>BWO</div>	''	''	<ul style="list-style-type: none"><li>13 mei BWO</li></ul>	

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

**Van:** [redacted] - DGMI

**Verzonden:** woensdag 25 mei 2022 09:35

**Aan:** [redacted] HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted] -  
DGLM [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGLM

[redacted] @minienw.nl>; [redacted] DGLM

[redacted] @minienw.nl>

**CC:** [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted]  
- DGMI [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - HBJZ

[redacted] @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Beste 5.1.2.e

Bijgaand een aangepaste versie nav jouw input. Het woord "onontkoombaar" is voor DGS belangrijk en wil ik daarom niet aanpassen.

@ 5.1.2.e DGLM over je vraag of je met de figuur van een besluit op een handhavingsverzoek meer risico loopt dat er in het proces een kink in de kabel komt: Het beeld dat een gedoogbeslissing minder risico kent in het proces klopt niet. Omdat er een besluit op het handhavingsverzoek moet worden genomen zou de gedoogbeslissing (legitimering om handhavingsverzoeken af te wijzen) inhoudelijk alsnog in een eventuele beroepsprocedure (op het besluit het handhavingsverzoek) worden betrokken.

Groet, 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 23:09

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

5.1.2.i jo. 5.2.1

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 21:25

**Aan:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>;

5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ

5.1.2.e @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Om het goed te snappen:

5.1.2.i

Waarom is een handhavingsbesluit met alle procedurele randvoorwaarden dan ineens verstandig in het licht van het gewenste tempo/zekeerheid over proces lvb?

Vraag 2: als een 'gedoogbesluit' geen 'vergunning onder voorwaarden' is (zie tekst), is een handhavingsverzoek dat dan wel? De gedachte was toch dat een gedoogbesluit ook voorwaarden zou bevatten. Dus wat is het verschil?

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

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Datum:** dinsdag 24 mei 2022 9:06 PM

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

**Kopie:** 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Heren, bijgaand de laatste versie voor vandaag.

**Van:** 5.1.2.e DGMI

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 21:05

**Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e @minlnv.nl>

**CC:** 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>;

5.1.2.e @minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit



Beste [redacted] en [redacted]  
 Laatste versie van vandaag, hierin zijn ook jullie opmerkingen verwerkt.  
 Groet, [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 17:47

**Aan:** [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>; [redacted]

- DGMI [redacted] <[redacted]@minienw.nl>

**CC:** [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>; [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

In aanvulling op [redacted] nog wat suggesties en een opmerking bijgevoegd.

Hartelijke groet,  
 [redacted]

---

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

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 17:18

**Aan:** [redacted] - DGMI [redacted] <[redacted]@minienw.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**CC:** [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>; [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Hoi [redacted],

[redacted] kan er vast scherper naar kijken maar 2 kleine opmerkingen van mijn kant.

Groetend,  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] - DGMI [redacted] <[redacted]@minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 24 mei 2022 16:44

**Aan:** [redacted] <[redacted]@minezk.nl>; [redacted]  
 [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>

**CC:** [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>; [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Beste [redacted]  
 Hierbij de aangepaste versie van de redeneerlijn waarin ik getracht heb de onderstaande punten te laten landen. Zou je hier nog een blik op kunnen werpen of deze nu in overeenstemming is met jouw beeld?  
 Dank en groet, [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Verzonden:** maandag 23 mei 2022 16:58

**Aan:** [redacted] - DGMI [redacted] <[redacted]@minienw.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>

**CC:** [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>; [redacted] <[redacted]@minlnv.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@minezk.nl>

**Onderwerp:** RE: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Dank, 5.1.2.e

Als afgesproken onderstaand de punten die hierin wat ons betreft zouden moeten landen.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.i

---

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** maandag 23 mei 2022 16:26

**Aan:** 5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e  
5.1.2.e @minlnv.nl>

**CC:** 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>

**Onderwerp:** FW: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Beste 5.1.2.e,

Bijgaand de redeneerlijn zoals deze in ontwikkeling is om vooruitlopend op de natuurvergunning te komen tot besluitvorming. Graag ontvang ik hierop jullie aanvulligen/noties.

5.1.2.e zoals telefonisch toegelicht is specifiek de vraag wat de informatiebehoefte is als het voornemen is een gedoogbeslissing (al dan niet in de vorm van een besluit op handhavingsverzoek) voor te bereiden.

Groet, 5.1.2.e

---

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** zondag 22 mei 2022 20:33

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e - DGLM  
 5.1.2.e @minienw.nl>  
 CC: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>;  
 5.1.2.e @minlnv.nl

**Onderwerp:** FW: CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Beste heren, bijgaand het concept A4-tje met de redeneerlijn zoals 5.1.2.e en ik deze ter bespreking willen voorleggen morgen in het dg-overleg.

Groet, 5.1.2.e

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

---

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** zondag 22 mei 2022 12:09 AM  
**Aan:** 5.1.2.e @minlnv.nl 5.1.2.e @minlnv.nl>  
**Onderwerp:** CONCEPT A4tje gevraagd besluit

Beste 5.1.2.e zoals vrijdag besproken zou ik een A4-tje voorbereiden met de redeneerlijn zoals we deze ter bespreking willen voorleggen. Zie je kans hier nog een blik op te werpen en deze aan te vullen voordat we deze doorsturen naar collega's van DGLM? NB deze notitie is nog niet juridisch getoetst en enkel als concept bedoeld voor discussiedoeleinden. Graag prudent mee omgaan.

Groet, 5.1.2.e

---

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.

---

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:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** RE: intern salderen.  
**Datum:** woensdag 23 maart 2022 08:17:00

---

Thnx klinkt niet hoopvol

---

**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Verzonden:** dinsdag 22 maart 2022 20:00  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM  
**CC:** 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** intern salderen.

Hi beiden,

Vandaag hebben we hierover weer overleg met LNV, WJZ, DGMI en HBJZ gehad. Er begint langzaam maar zeker een beeld te ontstaan hoe om te gaan met intern salderen.

In het kort (en in mijn woorden):

- De complexiteit zit hem o.a. in het feit dat er sinds 2000 en 2008 (referentiesituatie) al van allerlei maatregelen zijn genomen tbv reductie van stikstof op de luchthaven en een onduidelijk beeld over wat kan en mag.
- Op hoofdlijnen geldt: Een maatregel (die aangrijpt op de bronnen op de luchthaven) kan in ieder geval worden ingezet voor intern salderen wanneer voldoende is verzekerd dat de maatregel tijdig het berekende effect zal hebben.
- Dat zou dan betekenen dat maatregelen die niet gelden als autonome ontwikkeling en zeker zijn gesteld onderdeel uit kunnen maken van de vergunning.
- Echter dit zijn dan slechts de maatregelen waarvan het effect op moment van verstrekken van de vergunning heeft plaatsgevonden (dus niet de effecten die over 7 jaar zijn te verwachten).
- Deze maatregelen kunnen dus onderdeel zijn van de vergunning; dat vraagt voor nu geen aanvullende acties.
- Er resteert nog een vraag hoe om te gaan met de 'bronmaatregel' elektrisch taxiën. Immers deze maakt onderdeel uit van de 'structurele aanpak', maar Schiphol zal natuurlijk ook een deel van deze ruimte in willen zetten voor vergunningverlening (wanneer tijdig gerealiseerd, zie hiervoor). Hierover gaan we in overleg met DGS. Echter het grootste gedeelte van dit effect is pas over 7 jaar te verwachten.
- Daarnaast lijkt dus een deel van het effect van intern salderen niet tijdig te kunnen worden gebruikt voor vergunningverlening, echter het zou (icm andere maatregelen) in de toekomst tot aanvullende ruimte binnen de vergunning kunnen leiden (maar is voor een eerste stap dus minder relevant). Ook dit moet nog in overleg met LNV worden uitgewerkt.
- Afgesproken is om de notitie te combineren met het stuk over additionaliteit en verder af te ronden.

Tot zover!

Grt

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 22 maart 2022 13:24  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>  
**CC:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:**

5.1.2.e

In bijpraat met 5.1.2.e vanochtend hadden we het kort over de analyse rond intern salderen en hoe we de afspraken daarover kunnen vastleggen. We hebben de notitie met vragen en antwoorden van LNV inmiddels een stuk verder gebracht. Wil jij op de mail zetten wat hier nu wel en niet kan. De basis is dat we dit in de vergunning moeten borgen maar het helpt om het iets preciezer te kunnen snappen voor de gesprekken die we met SPL en interdepartementaal hebben en de acties die wij nog moeten doen.

Groet,

5.1.2.e

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

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMI  
**Cc:** 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI  
**Onderwerp:** RE: Laatste actua ter voorbereiding op bijpraatmoment met 5.1.2.e  
**Datum:** vrijdag 25 maart 2022 15:31:54

---

Dank voor de voorbereiding. Ik heb de ontvangst set vragen gemeld (wisten ze nog niet van) en verder conform onderstaande. In scenario blijven denken en tegelijkertijd Schiphol haar huiswerk laten doen is en blijft de leidraad.

Hartelijke groeten,

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** donderdag 24 mrt. 2022 7:58 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Laatste actua ter voorbereiding op bijpraatmoment met Ruth en Donné Slangen

Beste 5.1.2.e

Morgen heb je een bijpraatmoment staan met 5.1.2.e Op verzoek van 5.1.2.e stuur ik ter voorbereiding daarop nog wat laatste actua en een annotatie op de bespreekpunten.

Met vriendelijke groet, 5.1.2.e

## Bespreekpunten

### 1. Communicatie met Schiphol vanuit LNV en DGMI vóór 15 mei

- **Je kan aangeven** belangrijk te vinden open lijnen te houden in de communicatie met Schiphol. Daarom steun voor het voorstel om overleg te organiseren over de planning en rest van de procedurestappen. Momentum ook benutten om werkafspraken te maken; ordentelijke procesgang waarbij inhoudelijke stukken schriftelijk worden voorbereid en gedeeld voorafgaand aan bespreking met experts. Het initiatief hiervoor ligt in de eerste plaats bij LNV.

*Ter achtergrond:*

- 5.1.2.e (Schiphol) heeft eerder deze week contact gehad met 5.1.2.e
- 5.1.2.e heeft vanmorgen overleg gehad met Schiphol waarin stand van zaken is gepresenteerd. Ik verwacht dat ze daar jullie over zal bijpraten.

### 2. Benodigde voorbereiding voor volgend bijpraatmoment (8 april)

- **Je kan aangeven** dat een gedeeld beeld over mogelijk tijdsplan voor besluitvorming belangrijk is (vooruitdenken in scenario's) om daarmee een reëel beeld te kunnen geven over de besluitvorming die voor dit jaar verwacht kan worden ook richting BWO.
- **Je kan inbrengen** dat de coördinatie van de beantwoording van de vragen (56 stuks) over de kamerbrief waarin is aangekondigd dat Schiphol verzocht is om de passende beoordeling aan te vullen bij DGMI ligt. Vraagt ook input en afstemming met LNV en DGLM. Eerdere standpunt om terughoudend om te gaan met het delen van de correspondentie aan Schiphol lopende de vergunningprocedure staat onder druk vanwege aanhoudende vragen vanuit de Kamer.

Ter achtergrond:

- Eerstvolgend BWO staat gepland voor 13 mei (onder voorbehoud).
- 5.1.2.e heeft gevraagd aan DGMI om aan te sturen op beantwoording TK-vragen uit schriftelijk overleg voor half april, zodat deze gelijktijdig met aangekondigde voortgangsrapportage aan de TK kan worden verstuurd.

## Laatste actua

### ▪ Aanvulling vergunningaanvraag/passende beoordeling Schiphol

5.1.2.i

### ▪ Tweede kamervragen naar aanleiding van de brief van de minister over de vergunningaanvraag / passende beoordeling Schiphol

Er zijn vanuit de tweede kamer 56 vragen binnengekomen over de brief 'Procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol'. Er worden kritische vragen gesteld over de weigering om de uitgangspunten met kamerleden te delen die in de brief van 23 februari vanuit LNV en DGMI aan Schiphol zijn verstuurd. Met name de leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen op de informatieplicht die volgt uit artikel 68 van de Grondwet. Het eerdere standpunt om terughoudend om te gaan met het delen van deze informatie in lopende vergunningprocedures (mede gelet op mogelijk precedentwerking) staat daarmee onder druk. De brief met kamervragen is bijgevoegd.

### ▪ Concept advies van de Commissie m.e.r. over de NRD Wiizaina Luchthavenbesluit Eindhoven

buiten reikwijdte

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M:

E:

@minienw.nl

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DBO  
**Cc:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI;  
 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** RE: ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx  
**Datum:** dinsdag 17 mei 2022 14:54:00 5.1.2.i jo. 5.2.1  
**Bijlagen:** bijlage 5.1.2 jo. 5.2.1

Excuus, deze laatste versie gebruiken. Vergeten op 'opslaan' te drukken.

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2022 14:49  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e DBO 5.1.2.e @minienw.nl  
**CC:** 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e  
 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGLM  
 5.1.2.e @minienw.nl  
**Onderwerp:** RE: ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

Beste 5.1.2.e ,

Bijgaand de definitieve versie van de presentatie die als onderlegger dient voor het gesprek tussen M IenW en M NenS. In de laatste ronde zijn nog kleine tekstuele aanpassing doorgevoerd. Parallel wordt door HBJZ een nota ter info voorgelegd aan M nav tweede handhavingsverzoek MOB.

5.1.2.e [DBO](#) met verwijzing naar je gesprek met 5.1.2.e zie bijgaand.

Groet, 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl  
**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2022 14:14  
**Aan:** 5.1.2.e DGLM  
 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl  
**CC:** 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl  
**Onderwerp:** FW: ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

Als er nog zaken wijzigingen sturen jullie dan even laatste versie rond zoals deze naar M gaat?

**Van:** 5.1.2.e ) - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl  
**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2022 12:07  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl; postbus dgmi <[postbusdgmi@minienw.nl](mailto:postbusdgmi@minienw.nl)>  
**CC:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e  
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl  
**Onderwerp:** FW: ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

Beste 5.1.2.e

Bijgaand de definitieve versie zoals deze ter bespreking voorligt in het dg-overleg van vanmiddag. In deze versie is de laatste commentaarronde verwerkt. Met name meer aandacht

voor de eigenstandige verantwoordelijkheden van de diverse onderdelen van de departementen.

55

Groet, [redacted]

---

**Van:** [redacted] - DGMI

**Verzonden:** dinsdag 17 mei 2022 12:04

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@minlnv.nl](mailto:[redacted]@minlnv.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@minlnv.nl](mailto:[redacted]@minlnv.nl)>; [redacted] - DGLM [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

**CC:** [redacted] - DGLM [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>;

[redacted] - DGMI [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>; [redacted]

DGMI [redacted] <[\[redacted\]@minienw.nl](mailto:[redacted]@minienw.nl)>

**Onderwerp:** ppt stikstof\_casus Schiphol\_def.pptx

Heren,

Dank nogmaals voor al jullie input in de voorbereiding van deze presentatie. Bijgaand de definitieve versie zoals deze ter bespreking voorligt in het dg-overleg. Zouden jullie kunnen zorgdragen dat deze versie ook voor wordt gelegd aan de dg's? Het overleg staat vanmiddag gepland om 12:45-13:15u.

Dank en groet, [redacted]



**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM  
**Cc:** 5.1.2.e - FIB-IWA; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e  
 DGLM; 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** RE: stukken DG-overleg 30 mei en Mini BWO  
**Datum:** woensdag 25 mei 2022 13:40:00

5.1.2.e

e.a. dank voor de stukken  
 een punt ter principale; DG overleg is geen voorportaal van mini BWO. BWO is informatief waarbij we alleen de sheets (die we zelf maken) als achtergrond neerleggen dus even veranderen op de agenda aub. BWO is ook niet besluitvormend.  
 Daarnaast wil ik voorkomen dat de beeldvorming ontstaat dat DGLM mee besluit over de zaken waar bevoegd gezag over gaat. Dus we kunnen visies uitwisselen maar wij gaan niet over het afwijzen van het bevoegd gezag. Dus graag nog even met de blik van de rollen en verantwoordelijkheden goed kijken naar wat we aan het DG overleg vragen.  
 Dan graag nog even toelichten bij het stuk over proportionaliteit dat dit de 'oplegger is' en dat daarbij dus nog een aantal rapporte komen namelijk (graag opsommen welke en of die maandag al concept gedeeld kunnen worden). Liefst wel maandag al delen.  
 Ook bij concept redeneerlijn graag dus even het beslispunt veranderen. Ik ga niet over het bevoegd gezag. Daarom ook graag nog bij dat stuk nog expliciet toevoegen wie dat heeft gemaakt vanuit welke rol. (sorry dat ik zeur). Ik neem er dus kennis van en kan uiteraard mijn visie geven. Maar ik ga er niet over. Ga hier dus nu ook geen opmerkingen over dat stuk maken. dat stuk is input vanuit bevoegd gezag voor overleg en zo ook presenteren naar Minister want is niet ons stuk.  
 Tav sheets. Graag Mini BWO eraf halen. (klinkt vreemd) zou alleen luchthaven schiphol er op zetten

- Er staat doorbraak niet mogelijk zonder natuurvergunning. Dat klopt niet. Kan nu ook zonder alleen is het wel belangrijk om te kijken hoe eea zich tot elkaar verhoudt. En er is ook perspectief nodig voor schiphol. (ook zij hebben zekerheid nodig) naast omwonenden etc.
- Mis naast het economische belang van economie het maatschappelijke belang (familiebezoek etc) dat raakt aan historische relatie maar is niet 1 op 1 hetzelfde !
- Graag bij basis netwerkwaliteit vermelden welk onderzoek we hebben gedaan en critical review (raakt ook punt van proportionaliteit en welke rapporten)
- - 5.1.1.c

Optie 2 (middellange termijn, lijkt me medio 2023 zeer optimistisch als je moet mitigeren want dan gaat het dus nog toch nog steeds om enkele boerderijen en industrie?? 5.1.1.c

Optie 3 is volgens mij een gedoogbeschikking. De titel van de optie zet mij op het verkeerde been waardoor voor mij niet helder is wat het is. ??  
 Ik weet zeker dat DG stikstof ons weer vraagt om optie 2 helemaal uitgeschreven te hebben. Wat is de KDW overschrijding, waar zit dan de opgave en hoe groot is die en waar hebben we het dan over. Dit moet echt in de presentatie of stukken zitten (met ook weer de tabel terugdraaien van aantal vliegbewegingen) anders krijg ik zelfde discussie als vorige keren.  
 Bijlage maatregelen overtuigt wat dat betreft niet. Ik bel daar zo nog over.  
 Groet

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Verzonden:** woensdag 25 mei 2022 12:31  
**Aan:** 5.1.2.e DGLM  
**CC:** 5.1.2.e - FIB-IWA ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e  
 - DGLM ; 5.1.2.e DGLM  
**Onderwerp:** stukken DG-overleg 30 mei en Mini BWO  
 Dag allen,  
 Bijgevoegd treffen jullie de voorgestelde stukken voor DG-overleg (maandag) en kort daarop mini BWO.  
 Veel dank aan 5.1.2.e voor de bijdrage die samen met 5.1.2.e in bijgaande stukken is verwerkt  
 In de PPT zitten als bijlage enkele slides die alleen bedoeld zijn om beschikbaar te hebben.  
 Aangezien maandagochtend DG-overleg is en kort daarna mini BWO aan @ 5.1.2.e  
 5.1.2.e DGLM de vraag of je kunt instemmen met verspreiding (vandaag) van bijgevoegde  
 stukken aan de DG's en via de lijn toezending van de stukken aan M.

Groet,

5.1.2.e

M

5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI  
**Cc:** 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI  
**Onderwerp:** RE: Stukken DG-overleg Schiphol dinsdag 7 juni 09:00 uur  
**Datum:** zondag 5 juni 2022 15:35:57

Veel dank hiervoor. En wat mij betreft uitstekend als 5.1.2.e digitaal aansluit.

gr. 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Datum:** zaterdag 04 jun. 2022 12:54 PM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Stukken DG-overleg Schiphol dinsdag 7 juni 09:00 uur

Beste 5.1.2.e

Ter voorbereiding op het **dg-overleg** (met DGLM, LNV en AZ) van dinsdagmorgen (9:00-10:00) hieronder nog een korte annotatie. Vanuit DGLM zijn de volgende punten voor de annotatie aan 5.1.2.e meegegeven, de annotatie zelf is mij niet bekend:

- Stukken zijn afgestemd met LNV, DGMI, FIN, EZK.
- LNV kon niet meelesen wegens verlof en vraagt om dinsdag na overleg opmerkingen op additionaliteit nog mee te mogen geven (ambtelijk al toegezegd).
- EZK is akkoord met de stukken
- FIN had veel vragen ook op detailniveau. Afgesproken is dat stukken door kunnen voor DG overleg, dat we ambtelijk in overleg treden over de vragen, en zo nodig aanpassingen in de loop van de week aanbrengen.

Voor het **gesprek met Schiphol** (op hun verzoek) later op de dag (16:00-17:00u) hebben 5.1.2.e en ik nog een vraagpunt voor wat betreft de setting vanuit DGMI. Naast jou zal ikzelf fysiek aanwezig zijn bij het overleg, 5.1.2.e (vanuit HBJZ/WIO) zullen digitaal aansluiten. **Graag jouw inschatting** of het past dat 5.1.2.e (neemt taken van mij over op dossier Schiphol, nieuw aanspreekpunt voor Ed) ook digitaal aansluit. Setting vanuit de ander deelnemers aan het gesprek:

- Vanuit Schiphol sluiten naast 5.1.2.e dezelfde gesprekspartners aan als bij het overleg in februari: 5.1.2.e (corporate legal), 5.1.2.e (de Braauw advocaten) en 5.1.2.e (projectleider MER/natuurvergunning)
- Omdat LNV beperkt is qua bezetting (dossierhouder is met verlof) zal naast 5.1.2.e alleen 5.1.2.e (afdelingshoofd) fysiek aansluiten, 5.1.2.e zal digitaal aansluiten.

### Korte annotatie DG-overleg

#### Tijdslijn besluitvorming

#### Besluit op handhavingsverzoek

- In de redeneerlijn van het bevoegd gezag (bijlage 2) wordt het besluit op het handhavingsverzoek gebruikt om de tijd die nog nodig is om te komen tot een natuurvergunning te legitimeren. Met concreet zicht op legalisatie en een brede afweging

op proportionaliteit is een definitieve afwijzing van het verzoek voorzien medio november 2022 (eerst besluit in ontwerp, vervolgens na zienswijzenprocedure definitief). buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

#### *LVB Schiphol*

buiten reikwijdte

#### *Effectuering reductie aantal vliegtuigbewegingen*

buiten reikwijdte

#### Concept kamerbrief (bijlage 3)

Middels deze brief wordt de afspraak uit het coalitieakkoord ingevuld: dit jaar integrale besluitvorming over Schiphol en Lelystad Airport. Deze brief is niet eerder met DGMI gedeeld. Al met al een gebalanceerd pakket waarmee een belangrijke stap voorwaarts wordt gezet om vanuit IenW de ontstane impasses in de besluitvorming te doorbreken. Nog wel een paar aandachtspunten:

#### *Beëindigen van het anticiperend handhaven door terug te vallen op het vigerend LVB2008 (met handhavingspunten).*

buiten reikwijdte

*Schiphol wordt verzocht in de vergunningaanvraag rekening te houden met het besluit tot krimp.*

- Omdat Schiphol zelf besluit over insteek vergunningaanvraag nog niet duidelijk of Schiphol bereid is hieraan mee te werken. Heeft ook consequentie voor de passende beoordeling onderliggend aan het LVB.

*Luchthavenbesluit Lelystad zal worden gewijzigd, en de maximering van 45.000 wordt naar*

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

**Korte annotatie gesprek Schiphol met bevoegd gezag (primair LNV, secundair DGMI)**  
Vooruitblik op benodigde gesprekken ter voorbereiding op besluitvorming  
natuurvergunning/passende beoordeling

- De volumereductie biedt maar een beperkte oplossing voor het stikstofvraagstuk. Belangrijke onzekerheden zijn nog de wijze waarop LNV om wil gaan met het additionaliteitsvereiste (maatregelen niet al nodig voor natuurherstel) en uitspraken die nog voorafgaand aan definitieve besluitvorming op de vergunningaanvraag te verwachten zijn over de generieke maximale rekenafstand voor alle emissiebronnen en de vrijstelling voor de bouw.

5.1.2.i

Goed weekend, 5.1.2.e

**Van:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 3 juni 2022 17:33

**Aan:** 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMI  
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl; 5.1.2.e @minlnv.nl;  
 5.1.2.e @minlnv.nl; 5.1.2.e @minlnv.nl; 5.1.2.e @minaz.nl; 5.1.2.e @minaz.nl>;  
 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

**CC:** 5.1.2.e - FIB-IWA 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e  
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e -  
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

**Onderwerp:** Stukken DG-overleg Schiphol dinsdag 7 juni 09:00 uur

Goedemiddag,

Bijgaand stuur ik de agenda en stukken voor het DG-overleg van dinsdag a.s. 09:00 uur.

Fijn weekend, vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Luchtvaart | Programma Schiphol

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

**M**

5.1.2.e

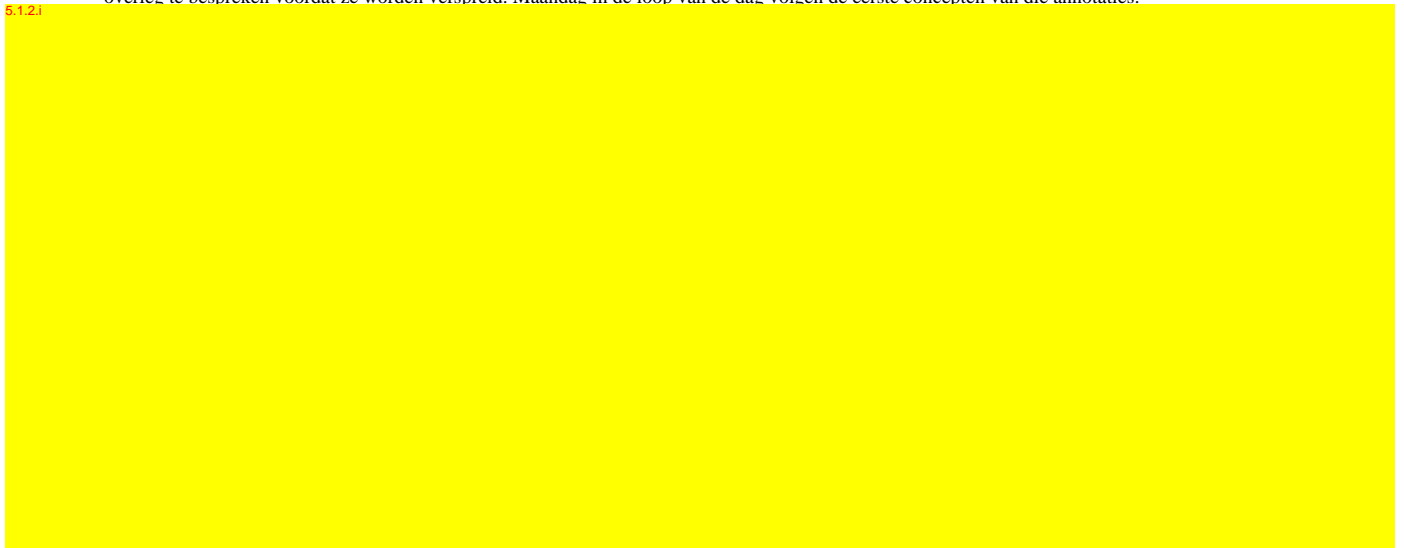
[5.1.2.e@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** Voorbereiding DG overleg 10 mei 14.30 uur over verkeersvolume Schiphol

---

Dag allen

In vervolg op het overleg woensdagmiddag jl. op verzoek van 5.1.2.e bijgevoegd een korte WEBEX afspraak om de annotaties voor het DG overleg te bespreken voordat ze worden verspreid. Maandag in de loop van de dag volgen de eerste concepten van die annotaties:



Juridisch zijn beide opties in theorie mogelijk. Beleidsmatig kunnen ze verschillend worden gewaardeerd.

Ik ben zelf niet beschikbaar maar faciliteer graag door deze afspraak in te plannen.

Groet

5.1.2.e



**Van:** 5.1.2.e - DGLM  
**Aan:** 5.1.2.e - DGLM  
**Onderwerp:** voorbereiding stuurgroep as maandag 2-5

---

Beste collega's,

In de stuurgroep Schiphol heeft 5.1.2.e gevraagd om voor de volgende stuurgroep (as maandag) drie zaken uit te werken.

1. Wat is het beoogd besluit op 3 juni? Welke elementen moeten hier in zitten?
2. Waarover is zekerheid nodig om dit besluit te kunnen nemen?
3. Welke andere besluiten zijn nodig voor de zomer?

Ad 1 en 3) Wat moet er direct worden afgesproken? Wat kan later, bijvoorbeeld in BOK? Besproken is de wens om inzichtelijk te hebben welke thema's relevant zijn, wat we moeten zekeren met wie, wat willen we zekeren met wie, wanneer het geregeld moet zijn en hoe/waar in we het vastleggen.

Ad 2) Wat moeten we weten van andere departementen, van Schiphol, over LA, KLM, natuurvergunning, EU trajecten, etc?

Om hier verder mee te komen dit verzoek voor een afspraak morgen ochtend, met het verzoek hiervoor ruimte te maken in je agenda, gezien de absolute prioriteit van de voorbereiding van deze besluitvorming. De Webex uitnodiging volgt vanmiddag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e