

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: FW: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2021/335524 : Uitspraak Amercentrale.docx
Datum: donderdag 9 december 2021 17:11:00
Bijlagen: Uitspraak Amercentrale.doc

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

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

Verzonden: donderdag 9 december 2021 16:42

Aan: 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 - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2021/335524 : Uitspraak Amercentrale.docx

Beste 5.1.2.e

Onder voorbehoud van accordering door 5.1.2.e tref je hierbij aan de nota over de juridische duiding van de uitspraak Amercentrale.

Gr,

5.1.2.e

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

Recordnummer: IENW/BSK-2021/335524

Titel: Uitspraak Amercentrale.docx



Minister

Hoofddirectie Bestuurlijke

& Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling LUV & SCH

's-Gravenhage

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

9 december 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/335524

nota ter informatie

uitspraak Amercentrale

Inleiding

buiten reikwijdte

Kern van de uitspraak

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte



Gevolgen voor luchtvaart

In het Schipholdossier is men voornemens wel gebruik te maken van het instrument intern salderen. De activiteiten die men hier op het oog heeft zijn voor zover bekend rechtmatig vergund. Van 'latente rechten' is vooralsnog niet gebleken. Ook is het voorstel de zogenaamde 'worst-case-benadering' voor de wijze waarop de bestaande stikstofrechten berekend worden niet langer toe te passen, maar uit te gaan van een realistische benadering. Die aanpak is in lijn met deze uitspraak.

Op dit moment wordt de uitspraak verder bestudeerd. Indien uit deze analyse nieuwe inzichten blijken, dan wordt u dat zo spoedig mogelijk medegedeeld.

5.1.2.e





Minister

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

13 december 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/339173

Bijlagen

3

nota ter informatie

Mondeling vraag lid Van Raan (PvdD) over bericht '*Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag*'

Inleiding

Het lid Van Raan (PvdD) heeft een mondelinge vraag aangekondigd voor het mondelinge vragenuurtje van dinsdag 14 december 2021 over het bericht '*Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag*' (nos.nl, 8 december 2021¹). In de bijgevoegde redeneerlijnen en Q&A's wordt in het licht van deze berichtgeving ingegaan op de toekomst van Schiphol en het (deels) hieraan gerelateerde Signaal van de ILT over het anticiperend handhaven op Schiphol (hierover heeft u na de ministerraad van vrijdag 10 december jl. reeds een kamerbrief gestuurd).

Samenvatting, kern of boodschap

In de berichtgeving van woensdag 8 december jl. stelt de NOS dat het kabinet zich grote zorgen maakt over de toekomst van Schiphol, met een mogelijk forse daling van het aantal vliegtuigbewegingen per jaar indien er geen "ingrijpende" maatregelen worden getroffen. In de berichtgeving komt verder naar voren dat Schiphol momenteel niet over een natuurvergunning beschikt en dat het niet voldoet aan de stikstofregels en de regels op het gebied van geluid en overlast. Er wordt in het artikel ook gesproken over de volgens juristen, afgifte van een natuurvergunning voor "zeker niet meer dan 400.000 vliegbewegingen per jaar, een afname van 20 procent" als er geen maatregelen worden getroffen. Bijvoorbeeld het opkopen van "boerenbedrijven in de wijde omgeving", verlagen van de maximumsnelheid op snelwegen in de buurt en het strenger aanpakken van vervuilende bedrijven in de omgeving.

5.1.2.e

¹ <https://nos.nl/artikel/2408710-grote-zorgen-kabinet-over-schiphol-aantal-vluchten-mogelijk-fors-omlaag>

Bijlagen

- Spreeklijnen en QenA m.b.t. Toekomst Schiphol en Signaal ILT
- Kamerbrief signaal ILT anticiperend handhaven Schiphol
- NOS artikel 'Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag'

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: FW: Schiphol
Datum: zondag 19 december 2021 10:32:39

5.1.2.e

Zie onder.

We moeten niet vergeten dat we de onderbouwing van de stikstofkosten ook meenemen (naast geluid) bij notitie over terugsluis vliegtax.

Daarnaast nog wel een goeie vraag denk ik van IRF die we op het lijstje van vragen aan ASA moeten zetten waar fondsen zitten in RA waar we op kunnen trekken (voor piekbelasters, maar denk mogelijk ook breder).

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: zondag 19 dec. 2021 10:19 AM
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 - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - FIB-CDF 5.1.2.e t@minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e -
 FIB-CDF 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Schiphol

Had gevraagd om na te gaan ook op verzoek van 5.1.2.e van IRF om te kijken waar haakjes, fondsen in RA zitten waar we gelijk haakje moeten slaan.

Van: 5.1.2.e - DGLM
Verzonden: zaterdag 18 december 2021 15:43
Aan: 5.1.2.e DGLM ; 5.1.2.e - DGLM
CC: 5.1.2.e DGLM ; 5.1.2.e - FIB-CDF ; 5.1.2.e
 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e) - FIB-CDF ; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Schiphol

Helder verhaal. Dit is natuurlijk alleen het plaatje voor Schiphol zelf. Kosten voor snel verduurzamen van piekbelasters in de regio die nodig zijn om voldoende ruimte te verdienen zitten er niet in. Zijn we er zeker van dat dit via het transitiefonds of op andere manieren wordt gefinancierd en deze kosten niet ook (deels) worden afgewenteld op de luchtvaartsector?

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 17 dec. 2021 3:04 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e -
 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e) - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e FIB-CDF
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - FIB-CDF
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Schiphol

Hi 5.1.2.e

Zie een stand van zaken t.a.v. Financiën stikstof Schiphol -> A4tje met totaal overzicht + kosten maatregelen intern salderen (=overzicht Schiphol)

Grt

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

Verzonden: dinsdag 14 december 2021 08:53

Aan: 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 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - FIB-
 CDF <5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e FIB-CDF
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Schiphol

buiten reikwijdte

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

Verzonden: maandag 13 december 2021 19:53

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

Onderwerp: FW: Schiphol

Ha 5.1.2.e

Vandaag hebben 5.1.2.e en ik overleg gehad met de IRF. Nog geen gedeeld beeld... Wel afspraak dat we komende week verder praten op basis van eerste feiten en cijfers. Willen jullie voor resp stikstof en geluid 1 A4 maken met daarin een eerste financiële inschatting inclusief onderbouwing. Ik besef dat er nog heel veel onzeker is, maar we hebben een startpunt nodig voor overleg met de IRF. Graag eind deze week gereed.

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>

Datum: maandag 13 dec. 2021 3:56 PM

Aan: 5.1.2.e FIB-CDF 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Kopie: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>,
 5.1.2.e - FIB-CDF <5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e

(IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>, 5.1.2.e van (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>

Onderwerp: RE: Schiphol

Ha 5.1.2.e

Zoals ik 5.1.2.e net ook telefonisch aangaf vind ik het verslag een eenzijdige weergave van hetgeen we besproken hebben. Belangrijkste lijkt me echter dat we het eens zijn over de weg voorwaarts. En dat zijn we! - zo maak ik op uit het verslag:

- Intentie van beide kanten is goede samenwerking en meer rust in processen.
- T.a.v. maatregelen / mogelijk programma geluid geeft IRF aan opties te willen zien. Op basis daarvan kan besluitvorming plaatsvinden en de hoogte van een (eventuele) reservering voor geluid bepaald worden. Bij het op een rij zetten van opties graag aandacht voor maakbaarheid.
- T.a.v. middelen voor uitvoering geeft IRF aan 5-10 mln. per jaar als conclusie van BWO terug te hebben gekregen. I en W noemt 15 mln. Niet het bedrag, maar het plan en de bijbehorende onderbouwing moet echter leidend zijn.
- Vervolg: I&W levert bij IRF opties aan t.b.v. maatregelen geluid en onderbouwing programmakosten aan. Onder regie FEZ obv dit huiswerk een vervolgoverleg [op woensdag 22 december]. Daarbij in ieder geval aanwezig: 5.1.2.e 5.1.2.e.
- Inzet is om bij volgend BWO eind januari financiële besluitvorming af te ronden o.b.v. gedragen besluit door I&W en IRF. Een vraag nog: woensdag is mijn vaste vrije dag, dus als afspraak op andere dag zou kunnen dan wo 22 dan komt mij dat beter uit. Is er andere optie?

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - FIB-CDF <5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 13 december 2021 14:01

Aan: 5.1.2.e (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>

CC: 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

- FIB-CDF 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Schiphol

Ha 5.1.2.e

Zie bijgaand een kort verslag van overleg zojuist.

Voor onszelf en om eenduidig terug te kunnen koppelen.

Mocht ik zaken over het hoofd zien of verkeerd weergeven dan graag een bericht.

- Intentie van beide kanten is goede samenwerking en meer rust in processen.
- I&W en IRF herkennen op hoofdlijnen de afspraken gemaakt uit het BWO.
- 5.1.2.i jo. 5.2.1

- Vervolg: I&W levert bij IRF opties aan tbv hoogte geluidsreservering en onderbouwing programmakosten aan. Onder regie FEZ obv dit huiswerk een vervolgoverleg op woensdag 22 december. Daarbij in ieder geval aanwezig: 5.1.2.e

- Inzet is om bij volgend BWO eind januari financiële besluitvorming af te ronden obv gedragen besluit door I&W en IRF

Groet

5.1.2.e r

Van: 5.1.2.e - FIB-CDF

Verzonden: maandag 13 december 2021 10:48

Aan: 5.1.2.e (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>

CC: 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

- FIB-CDF 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Schiphol

Ha 5.1.2.e

We spreken elkaar om 1 uur straks over de follow-up van BWO Luchtvaart. Vanuit Luchtvaart schuift 5.1.2.e aan, omdat

5.1.2.e een paar dagen vrij is.

Voorafgaand wil je even ons beeld op de mail meegeven, zodat je daar straks op kunt reageren.

5.1.2.i jo. 5.2.1

[Redacted text block containing multiple lines of yellowed-out content]

Groet

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 - DGLM
Onderwerp: RE: Lijst piekbelasters Noord-Holland
Datum: maandag 20 december 2021 08:54:50

Dank voor de update. Klinkt goed. Fijn dat jullie er werk van maken.
gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: donderdag 16 december 2021 18:44

Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI

CC: 5.1.2.e DGLM

Onderwerp: RE: Lijst piekbelasters Noord-Holland

Goedenavond 5.1.2.e

5.1.2.e en ik hebben inmiddels contact met 5.1.2.e en met de provincie Noord-Holland. We gaan in dat driehoekje begin januari het TSN-alternatief verder uitwerken (dat was volgens DGLM snel genoeg). De provincie lijkt overigens wel wat te zien in het voorstel (lijkt zowel juridisch te kunnen als aan te sluiten op de beleidsmatige wensen van PNH zelf). En het is gunstig dat we er meteen een ander probleem mee oplossen.

De vraag is daarna vooral wat dit voor TSN betekent, vooral financieel, en of het bedrijf bereid is mee te werken. Dat moeten we in januari, als uit de ambtelijke verkenning blijkt dat deze variant kansrijk is, verder verkennen.

NB: de lijst die PNH heeft opgeleverd oogt enigszins verouderd. De Hemwegcentrale is al dicht. En verder is het goed te weten dat de nummers 4 en 5 (Vattenfall) deels worden gestookt met kookgas. Als je KGF-2 dus sluit, heb je mogelijk ook nog een positief effect op de uitstoot van die installaties.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

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

Datum: donderdag 16 dec. 2021 5:48 PM

Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Lijst piekbelasters Noord-Holland

Zeer begrijpelijke vraag van 5.1.2.e En sluit goed aan bij (voor)werk dat jullie al hebben verricht. De Tata/kooks2-optie zou ik heel graag op hoofdlijnen uitgewerkt zien. In eerste aanleg intern om te wegen of het kansrijk kan zijn. Zien jullie daar kans toe?

gr. 5.1.2.e

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

Verzonden: donderdag 16 december 2021 08:40

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

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

Onderwerp: FW: Lijst

5.1.2.e

Zie hieronder en hierbij. Het lijkt mij goed als een trio vanuit EZK, DGLM en DGMI naar deze lijst gaat kijken met de vraag naar de inschatting van stikstofreductie, bijdrage voor problematiek schiphof specifiek en doorlooptijd en kosten.

5.1.2.e kunnen wij initiatief nemen tot een voorstel hierover?

Graag even alert zijn op notie hieronder van 5.1.2.e inzake vertrouwelijkheid en doel lijst. Ik weet overigens niet of wij bij RIVM deze uitvraag zo in kunnen dienen 5.1.2.e

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 15 december 2021 20:30

Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Lijst

Hallo 5.1.2.e [redacted]

Hierbij de gevraagde lijst van piekuitstoters. Het bleek iets lastiger dan ik dacht, lees de onderstaande bijsluiter. We hebben de bedrijven er zelf bij gezocht omdat RIVM ons deze gegevens om AVG- redenen niet verstrekt. Gaan we er verder mee dan moeten jullie denk ik aan RIVM deze gegevens langs de officiële weg vragen. Tot dan graag vertrouwelijk hiermee om gaan.

Dit is een door het kernteam stikstof van de provincie NH zelf samengestelde lijst van de 15 grootste piekbelasters in NH op basis van de Emissieregistratie van het RIVM.

Het is bedoeld voor intern gebruik om de gebiedsprocessen en provinciebrede aanpak te bedienen van facts and figures.

Het is *niet* een opgemaakte officiële lijst en de lijst is niet openbaar. Met het oog op de AVG-regelgeving zijn wij terughoudend in het verstrekken van gegevens als deze. Van belang is dat de verstrekte gegevens niet voor een ander doel dan voor inzicht in de stikstofbelasting mogen worden gebruikt.

Die benadering voorkomt dat bedrijven door naming and shaming onnodig in een verkeerd daglicht komen te staan. Wij hebben er geen moeite mee om deze lijst met kennis van deze vertrouwelijkheid te delen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e [redacted]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Opzet gezamenlijke Aanpak Stikstof Schiphol - 20211223

Inleiding

Startpunt van de gezamenlijke aanpak voor de oplossing van de stikstofproblematiek is de samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het ministerie van LNV is het bevoegd gezag voor de natuurvergunning die Schiphol als initiatiefnemer heeft aangevraagd. De inhoud van de vergunningaanvraag (passende beoordeling) is een verantwoordelijkheid van Schiphol. Daarnaast is de inhoud van deze passende beoordeling en de oplevering belangrijk om een vervolgstap te kunnen nemen in het proces richting het LVB (bevoegd gezag IenW). Vaststelling van het LVB is noodzakelijk van de dreigende juridische procedures vanwege de kwetsbaarheid van het ontbreken ervan.

De komende periode dient, zoals afgesproken in het Bewindspersonenoverleg op 7 december, in gezamenlijkheid met Schiphol, LNV-DG-Stikstof, LNV-DGNVLG, BZK, EZK, MinFin, de provincie Noord-Holland (in de gebiedsgerichte aanpak) en Schiphol gewerkt te worden aan oplossingsrichtingen voor de stikstofproblematiek op en rondom Schiphol, met het doel om zo spoedig mogelijk te komen tot een natuurvergunning en een LVB. De regie van deze zoektocht is neergelegd vanuit het BWO bij IenW-DGLM en deze zoektocht moet indien mogelijk leiden tot een concreet besluit over een vergunbaar pad en bijbehorend proces ten aanzien van 1) de (rest)opgave 2) de mitigerende en/of compenserende maatregelen 3) de juridische vorm voor een natuurvergunning en LVB. Zoals hiervoor aangegeven geldt onverminderde dat Schiphol als initiatiefnemer allereerst verantwoordelijk is voor de natuurvergunningaanvraag.

Context

Bepalend bij de zoektocht naar een oplossingsrichting zijn de huidige uitgangspunten van LNV inzake het beoordelingskader rondom de aanvraag van de natuurvergunning. Hierover wordt op dit moment nog gesproken tussen het bevoegd gezag in het kader van de Wet natuurbescherming (LNV en IenW/DGMI LNV/DGMI en Schiphol. Echter het bevoegd is eerder gekomen tot een conceptbesluit over het beoordelingskader naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., de ontvangen zienswijzen, en de nadere adviezen van de Landsadvocaat:

- De vijfde baan kan geen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie omdat daarvoor geen toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum en omdat niet kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van de uitgevoerde habitattoets behorend bij de besluitvorming over de vijfde baan ten tijde van het LVB 2003;
- Methodisch dienen voor zowel de referentiesituatie als de te vergunnen situatie dezelfde uitgangspunten te worden gehanteerd voor de wijze waarop de emissies worden ingeschat, door ook voor de referentiesituatie te rekenen met een representatieve vlootsamenstelling (dit wijkt af van de eerdere benadering in de aanvraag van Schiphol en het ontwerpbesluit van LNV).

Verdere uitwerking van deze uitgangspunten ligt op tafel tussen IenW/DGMI-LNV/NVLG en Schiphol als initiatiefnemer. Belangrijk is ook dat daar de overige wettelijke Luchtvaart en Europese kaders bij betrokken worden evenals de impact op bv de economie en bijbehorende kosten. Deze wettelijke kaders hebben betrekking op geluid, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en veiligheid. Hiervoor wordt ook een (onafhankelijke) impactanalyse gemaakt. Deze toont aan wat de uiterste consequenties is wanneer er geen oplossing wordt gevonden voor de 4^e/5^e baan vraagstuk en Schiphol moet opereren op 4 banen. De analyse wordt separaat door IenW uitgevoerd.

Op moment van schrijven is het standpunt van Schiphol rondom de bovenstaande uitgangspunten en het indienen van een aangepaste vergunningaanvraag volgens deze uitgangspunten nog onduidelijk

Vorm

- Over het vormgeven van de aanpak wordt gesproken in de gezamenlijke werkgroep (EZK, LNV, FIN, BZK en IenW) onder regie van IenW. Deze werkgroep wordt elke dinsdag (en waar nodig donderdag) gepland en ad-hoc desgewenst.
- Doel van de werkgroep is naast het inhoudelijk beoordelen en verder brengen van de vraagstukken om de besluitvorming richting het DG-overleg en BWO zorgvuldig en gezamenlijk voor te bereiden. De verschillende bevoegd gezagen hebben wel nadrukkelijk een zelfstandige rol t.a.v. de natuurvergunningaanvraag, het MER en het LVB.
- Er wordt ook regelmatig op ad-hoc basis gezamenlijk afstemming gezocht met de provincie Noord-Holland (in het kader van de gebiedsgerichte aanpak) en de ministeries van EZK en BZK en LNV.
- Naast de gezamenlijke werkgroep behoudt uiteraard eenieder zijn of haar eigen verantwoordelijk in de rol van bevoegd gezag etc.
- Schiphol is en blijft verantwoordelijk voor de daadwerkelijke aanvraag van de natuurvergunning als initiatiefnemer, de oplevering van de definitieve passende beoordeling en is verantwoordelijk voor het nemen van mitigerende maatregelen. Afhankelijk van de daadwerkelijke opgave, de mogelijk te nemen maatregelen en de bijbehorende kosten kan er ook een verantwoordelijkheid voor het Rijk liggen, dit dient in het verdere proces inzichtelijk te worden.

Opgave

Deze context leidt tot de volgende opgave: faciliteren van de door Schiphol te nemen mitigatie en/of compensatie van de significatie negatieve effecten van de (rest)opgave. De restopgave betreft cf. de hierboven geschetste context de impact van de Polderbaan (vijfde baan) qua stikstof en eventueel (afhankelijk van de opgave van 500.000 vs. 480.000 vluchten) de opgave richting 500.000 vluchten.

Aanpak

De aanpak om invulling te geven aan deze wordt vormgegeven langs drie lijnen:

1. Inzichtelijke maken van de Stikstof(rest)opgave
2. Mogelijkheden tot mitigatie en compensatie van de stikstof(rest)opgave
3. Juridische vormgeving vergunning en consequenties voor het LVB

1. Aanpak inzichtelijk maken van de stikstofopgave:

Voor de berekening van de stikstofopgave voorzien we 2 stappen

Januari: **Stap 1** (oplevering eerste BWO, door IenW/DGLM): Grofmazige inzichten in de opgave.

- Quicksan impact 500k op 5 banen ten opzichte van 480k op 4 banen (referentie)

Deze berekeningen bieden inzicht in de opgave die gemitigeerd moet worden.

De quickscan worden uitgevoerd door RHDHV. De berekeningen worden in opdracht van IenW uitgevoerd. Dit zijn nog geen detailberekeningen die door Schiphol worden gebruikt bij de aanvraag van de natuurvergunning. Ten behoeve van die detailberekeningen zullen de uitgangspunten voor de berekeningen en de brongegevens (vliegverkeer, wegverkeer, bronnen op luchthaven) meer preciezer in beeld worden gebracht.

April/Mei: **Stap 2** (oplevering Mei in overleg met LNV door Schiphol): Detailberekeningen stikstofdepositie van de opgaven (door Schiphol). Dit betreft de berekeningen die benodigd zijn voor het wijzigen van de passende beoordeling van Schiphol.

- Def. Aeries berekeningen van de restopgave

2. Mitigatie en compensatie van de (rest)opgave (door IenW in overleg met alle betrokken partijen):

De quickscan in stap 1 (inzichtelijke maken van de opgave) geeft een voorlopig inzicht in de gebieden waar mitigatie nodig is en geeft ook een orde van grootte van deze opgave. Op basis van die quickscan kunnen vervolgens de mogelijkheden voor mitigatie van deze opgave in beeld gebracht door RHDHV. Daarbij wordt in ieder geval gekeken naar mogelijkheden voor:

- a. Effect intern saldering van Schiphol
- b. Opkopen (dierrechten van) veehouderijen.
- c. Emissiereducties bij bedrijven.
- d. ADC-toets

Let op bij alle onderdelen geldt, op basis van de definitieve berekeningen door Schiphol al initiatiefnemer moeten alle maatregelen worden doorgerekend en in werking worden gezet om onderdeel uit te kunnen laten maken van de aanvraag voor een natuurvergunning.

A. Intern Salderen

In het kader van de eerdere verkenning naar oplossingsrichtingen heeft Schiphol aangegeven wat ze zelf aan maatregelen kunnen nemen om stikstof te mitigeren. Dit maatregelenpakket is inmiddels verder uitgewerkt en zal bekeken worden in het licht van de opgave als gevolg van de 4^e en de 5^e baan. Oftewel welk oplossend vermogen biedt het intern salderingspakket voor de opgave. RHDHV kan deze analyse mogelijk in januari of begin februari (als onderdeel van de quick scan) uitvoeren.

Het definitieve maatregelenpakket moet door Schiphol bij de definitieve aanvraag voor de natuurvergunning worden genomen en doorgerekend. Dat vraagt om nadere detailberekeningen en onderzoeken, en omvat bijvoorbeeld ook de stappen om te komen tot uitvoering van de maatregelen. De effecten van het intern salderen zullen daarbij worden vergeleken met de opgave die volgt uit de detailberekeningen.

B. Opkopen rechten van veehouderijen: mogelijkheden en effecten op deposities

In het kader van de eerdere verkenning naar oplossingsrichtingen om te komen tot een natuurvergunning voor Schiphol is ook een inventarisatie gemaakt van veehouderijen die te koop staan rondom gebieden met een mogelijke opgave voor Schiphol.

Vervolgstappen quick scan:

- Actualisatie inventarisatie veehouderijen die te koop staan. Daarbij wordt gekeken naar veehouderijen binnen 25 km van de gebieden met een opgave die uit de quick scan (stap 1) naar voren komen.
- Berekende depositiebijdrage van geïnventariseerde veehouderijen.

Deze stappen kunnen door RHDHV worden uitgevoerd. Naast het onderzoek naar de mogelijkheden voor mitigatie met maatregelen die projectspecifiek voor Schiphol worden genomen, zal ook een ecologische beoordeling van de berekende depositiebijdrage in de Natura 2000-gebieden binnen het onderzoeksgebied moeten plaatsvinden (niet elke berekende depositietoename hoeft te leiden tot een verslechtering).

Het definitieve maatregelenpakket moet door Schiphol bij de definitieve aanvraag voor de natuurvergunning worden genomen en doorgerekend. Dat vraagt om nadere detailberekeningen en onderzoeken, en omvat bijvoorbeeld ook de stappen om te komen tot het feitelijk opkopen van de dierrechten. De effecten van de maatregelen zullen daarbij worden vergeleken met de opgave die volgt uit de detailberekeningen.

C. Emissiereducties bij bedrijven: mogelijkheden en effecten op deposities

Vertrekpunt zijn de bedrijven met relatief grote stikstofemissies (NOX en/of NH₃) binnen 25 km van de gebieden waar een opgave van Schiphol is berekend (Quick scan stap 1). Er is op basis van de gegevens in de Emissieregistratie een Top 15 gemaakt van (piek)uitstoters/bedrijven in Noord-Holland. De locatie van deze bedrijven en de actuele stikstofemissies zijn opgenomen in de emissieregistratie.

Vervolgstappen quick scan:

- Uitvoeren van een indicatieve berekening van de depositiebijdrage voor enkele van deze bedrijven. Voor de Top 15 geldt dat deze verdeeld zijn over enkele clusters (Velsen-Noord,

Alkmaar, Amsterdam, Zaanstad) en er zou voor elk cluster een bedrijf kunnen worden geselecteerd en doorgerekend. Dat geeft een eerste inzicht in de mogelijke bijdragen die een emissiereductie bij deze bedrijven kan leveren aan depositieruimte voor Schiphol. Deze berekening kan in januari door RHDHV worden uitgevoerd, en er kan een vergelijking worden gemaakt met de opgave voor Schiphol.

- In beeld brengen mogelijke maatregelen die tot extra emissiereductie leiden bij deze bedrijven die kan worden ingezet voor mitigatie van de Schipholopgave. Maatregelen die ingezet zouden kunnen worden voor Schiphol moeten aanvullend zijn op maatregelen die al zijn/worden genomen in het kader van de structurele aanpak stikstof, lopende aanscherpingen van vergunningen, en bijvoorbeeld ook aanvullend op maatregelen die al zijn ingeboekt door provincies om de natuurdoelen te realiseren (in kader van gebiedsplannen). Inschatting is dat de provincie, als bevoegd gezag, het beste in staat is om deze mogelijkheden in beeld te brengen (uiteraard in overleg met LNV als er een relatie is met bronmaatregelen). Als die mogelijkheden in beeld zijn, inclusief een inschatting van de emissiereductie, kan door RHDHV worden berekend wat deze kunnen opleveren aan ruimte.
- Nadere analyse naar bedrijven buiten de Top15 waar emissiereducties ook een bijdrage kunnen leveren aan depositieruimte. Het gaat uiteindelijk om de depositiebijdrage, en wanneer een relatief kleine emitterder dichtbij een gebied ligt kan deze wellicht meer ruimte opleveren dan een grotere emitterder op grotere afstand. Het gaat daarbij om analyses naar de depositiebijdrage van deze bedrijven en met welke extra maatregelen een emissiereductie kan worden bereikt die depositieruimte kan opleveren voor Schiphol.

Het definitieve maatregelenpakket moet door Schiphol bij de definitieve aanvraag voor de natuurvergunning worden genomen en doorgerekend. Dat vraagt om nadere detailberekeningen en onderzoeken, en omvat bijvoorbeeld ook de stappen om te komen tot uitvoering van maatregelen. De effecten van de maatregelen zullen daarbij worden vergeleken met de opgave die volgt uit de detailberekeningen.

D. ADC-toets

Ook worden de mogelijkheden voor het succesvol doorlopen van een ADC-toets in beeld gebracht, waarbij gekeken wordt of een extern bureau deze analyse zou kunnen uitvoeren.

Om een uitspraak te kunnen doen of compensatie (C) haalbaar is moet je niet alleen een beeld hebben van de compensatie opgave, maar ook mogelijk geschikte locaties, hoe provincies hier in staan, of terreinbeheersers mee willen werken, inschatting van het traject om positief advies te krijgen van de EC, etc. Daarnaast zal moeten worden onderbouwd dat er geen alternatieven zijn (A) en sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (D).

3. Juridische vormgeving vergunning en consequenties voor het LVB (door LNV in overleg met IenW):

Laatste werkspoor is de vormgeving van een vergunning, er zijn een aantal juridische varianten gepresenteerd in het bewindspersonenoverleg. Duidelijk is dat er spanning zit tussen de tijd die nodig is om de benodigde maatregelen te realiseren en de wens om zo spoedig mogelijk de gewenste activiteiten te vergunnen, dit is onderwerp van gesprek tussen de bevoegd gezagen. De varianten die er zijn om tot een vergunning te komen dienen nader te worden uitgewerkt om uiteindelijk een definitieve keuze hierover te maken. Hierover moet zo spoedig mogelijk duidelijkheid komen, omdat dit direct het proces van de totstandkoming van het Luchthavenverkeerbesluit raakt. Immers de keuze voor een variant die niet op korte termijn kan leiden tot een LVB heeft een directe impact op het proces. IenW/DGLM-DGMI werken samen met LNV en de juridische directies aan een notitie met daarin de mogelijke varianten voor een vergunning. Deze notitie wordt in januari opgeleverd.

Randvoorwaarden:

Voldoende voortgang in de uitvoering van de Structurele Aanpak Stikstof (voortgang in de uitvoering van de benodigde bron- en natuurmaatregelen, actuele gebiedsinformatie en inzicht in de maatregelen die nodig zijn voor borging natuurbehoud en op termijn bereiken instandhoudingsdoelstellingen), zodat de additionaliteit van de voor Schiphol benodigde mitigerende en zo nodig compenserende maatregelen kan worden onderbouwd.

buiten reikwijdte

**Producten BWO januari**

- Plan van Aanpak
- Eerste beeld opgave (IenW – RHDHV)
- Eerste inzichten oplossend vermogen intern en extern salderen (IenW – RHDHV)
- Ter informatie, scherper beeld van het pad richting een vergunning (LNV, ihkv bevoegd gezag voor de natuurvergunning met IenW (Schiphol)
- Definitieve planning 2022, pad natuurvergunning en LVB.

Vervolgproces

Het definitieve proces en de planning zal in een separate planningsnotitie worden aangeleverd. Voor het eerstvolgende BWO ligt er een beeld van de opgave.



Aan
Van

Minister

5.1.2.e

nota

Beantwoording Kamervragen EK

TER BESLISSING

Datum

24 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/347574

Opgesteld door

5.1.2.e, Bestuurskern

Beslistermijn

Uiterlijk 26 januari

Uiterlijk bij

5 januari 2022

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 15 december zijn door de fractieleden uit de Eerste Kamer van GroenLinks, SP, PvdD en de PVV vragen gesteld naar aanleiding van de Verzamelbrief Luchtvaart van 3 november 2021. Hierbij ontvangt u de beantwoording van deze vragen. Waar relevant – zoals bijvoorbeeld bij vraag 4, 5 en 21 tot 23 – is de beantwoording afgestemd met LNV.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het verzenden van de beantwoording van deze Kamervragen.

Beslistermijn

Oorspronkelijke deadline voor het beantwoorden van de Kamervragen is 12 januari, hiervoor is op 7 januari een uitstelbrief verzonden. In verband met de technische briefing aan de EK over Schiphol en de stikstofproblematiek op 3 februari en de op 19 januari ontvangen rappelbrief met verzoek om beantwoording binnen een week wordt geadviseerd de beantwoording van deze vragen uiterlijk 26 januari te verzenden.

Aanvullende toelichting

Omtrent de problematiek rond Schiphol en Stikstof zijn verschillende vragen gesteld door de EK en TK. Naast de beantwoording van deze Kamervragen van de EK gaat het op dit moment specifiek om:

- Kamerbrief met beantwoording verzoek GL, Commissiebrief en toezegging procesvoorstel over informatievoorziening aan de Kamer. Deze brief wordt nog met LNV besproken. Moment van verzending moet worden afgewogen in relatie tot technische briefing bewindspersonen op 26 januari en het BWO van 11 februari (RONDZENDMAP-2021/17046)
- Beantwoording van Kamervragen van het lid Bouchallikht (GroenLinks) nav berichten 'Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag' en 'Laagvliegroute van Lelystad Airport over Vechtdal en Zwolle blijft bestaan' (RONDZENDMAP-2021/407)

Vanwege de overlap met betrekking tot de vragen van het lid Bouchallikht is het streven deze twee stukken in één brief te beantwoorden. Wij bespraken mondeling al met u dat we samen met DCO en HBJZ bekijken hoe we deze brief zo open en transparant mogelijk kunnen formuleren. U ontvangt deze brief volgende week voorafgaand aan het wekelijkse LVB-overleg.

Datum

24 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/347574

Uiterlijk bij

5 januari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Bullits gesprek M
Datum: dinsdag 1 februari 2022 11:43:00

5.1.2.e

Op hoofdlijnen **kernboodschap**;

- Morgen staat een vervolgesprek gepland met Schiphol en LNV, waar DGMI vanuit rol bevoegd gezag bij aansluit;
- Voorliggend is de vraag om in stemmen met de nadere uitgangspunten die DGMI daarin (in afstemming met LNV) naar voren wil brengen;
- Liefst wil je zekerheid hebben alle fronten; dilemma is dat er vooruitlopend op de exacte berekeningen nog geen garanties te geven zijn over de hoe de vergunningverlening en handhaving vanuit LNV kan worden ingestoken.
- Met de gekozen uitgangspunten is de opgave als gevolg van het gebruik van de vijfde wel overzichtelijker geworden.
- Twee perspectieven tekenen zich vervolgens af;
 - Als het lukt om tijdig de restopgave op in de drie polders op te lossen geeft dat de kans om een fasering aan te brengen in de vergunning: eerst toestemming voor 480k op vijfbanenstelsel; later als de opgave voor naar 500k exact in beeld met welke mitigerende maatregelen toestemming voor gebruik 500k op vijfbanenstelsel;
 - Als het niet lukt om tijdig de restopgave op te lossen op de drie polders biedt het gemotiveerd afzien van handhaving onder strikte voorwaarden de meeste handvaten voor LNV om in geval van schrijnende, evidente onevenredigheid een belangenafweging te maken. Hiervoor is inzicht nodig in exacte opgave, stevigheid van pakket aan mitigerende maatregelen en impact op gezondheid en economische gevolgschade.
- Als u DGMI niet de ruimte geeft om deze nadere uitgangspunten naar voren te brengen kan DGMI niet aansluiten bij het vervolgesprek met Schiphol. Dit zal de relatie met LNV onder druk zetten.

buiten reikwijdte

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: dinsdag 1 februari 2022 09:57

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

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

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

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

Onderwerp: Indicatie restopgave effect differentiatie naar referentiedatum

Ha 5.1.2.e, naar aanleiding van vragen over gevolgen voor restopgave heb ik onderstaande tabel opgesteld.

@5.1.2.e zou jij deze willen verifiëren op basis van jouw kennis?

Groet, 5.1.2.e

	Referentiedatum	Referentiesituatie		Indicatie restopgave
Stikstofgevoelig Natura 2000-gebieden		460k (4-banen)	480k 5-banen	480k 5-banen*
Biesbosch	11-10-1996	X		
Botshol	7-12-2004		X	
Coepelduynen	7-12-2004		X	
Eilandspolder	24-3-2000	X		
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	24-3-2000	X		
Kennemerland-Zuid	7-12-2004		X	
Lingegebied & Diefdijk-Zuid	7-12-2004		X	
Meijendel & Berkheide	7-12-2004		X	
Naardermeer	10-6-1994	X		
Nieuwkoopse Plassen & De Haek	14-2-1997	X		
Noordhollands Duinreservaat	7-12-2004		X	
Oostelijke Vechtplassen	24-3-2000	X		
Polder Westzaan	7-12-2004		X	
Schoorlse Duinen	7-12-2004		X	
Solleveld & Kapittelduinen	7-12-2004		X	
Uiterwaarden Lek	7-12-2004		X	
Westduinpark & Wapendal	7-12-2004		X	
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	24-3-2000	X		
Zouweboezem	10-6-1994	X		

*Restopgave voor 500k met 5-banenstelsel is afhankelijk van de exacte berekening op basis van representatieve vlootsamenstelling

5.1.2.e

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: overdrachtschiphol (003)
Datum: maandag 3 januari 2022 10:46:00
Bijlagen: overdrachtschiphol 003.doc

5.1.2.e

Ik begrijp dat jullie vandaag werken voor DBO. Zou bijgaand stuk in ibabs kunnen voor Minister en 5.1.2.e voor overleg morgenvroeg om 9.00 uur met 5.1.2.e .
5.1.2.e zal het verslag van het BWO daar nog voor nasturen.
5.1.2.e heeft hier overigens uitgebreid naar gekeken
5.1.2.e

Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB1) CONCEPT VERTROUWELIJK

Zoals ook in het nieuwe regeerakkoord benoemt heeft **Schiphol een essentiële functie voor Nederland**. Het zorgt voor verbinding via de lucht met de rest van de wereld voor personen en goederen maar ook direct en indirect voor veel werkgelegenheid. Om deze functie te behouden moeten twee zaken geregeld worden.

1. **Een luchthavenverkeersbesluit (LVB1) met een adequate natuurvergunning. Dit laatste ontbreekt op dit moment.**
2. **Verbetering van de leefomgevingskwaliteit c.q. sterke reducering geluidshinder en aanpak ultrafijnstof**

De afgelopen periode is duidelijk geworden dat de afgifte van een natuurvergunning door het Ministerie van LNV als benodigd onderdeel voor een Luchthavenverkeersbesluit (LVB1) complexer is vanwege stikstof. Zonder natuurvergunning kan het LVB1 niet worden vastgesteld en daarmee is er grote rechtsonzekerheid voor omwonenden maar ook voor Schiphol.

In het laatste BWO Schiphol is geconstateerd dat het gaat om een langjarige opgave om het functioneren van Schiphol veilig te stellen in relatie tot de maatschappelijke opgaven op het gebied van natuur en geluid. Het ministerie van IenW is gevraagd de verantwoordelijkheid op zich te nemen om over dit langjarige proces regie te voeren. Het vervolgproces is gericht op het uitwerken van maatregelen en voorstellen op het gebied van stikstof. Hetzelfde geldt voor het in de komende periode uitwerken van een meerjarige programmatische aanpak op het thema geluid, waarbij uitvoerbaarheid een belangrijke rol speelt. Daarnaast loopt er bij het RIVM nog een langjarig onderzoek naar de relatie ultrafijnstof en luchtvaart dat in Q1 2022 gereed komt. Ook hierop zal moeten worden geanticipeerd in de aanpak.

Wat is het vraagstuk?

1. Natuurvergunning/ stikstof:

-in 2019 is door het ministerie van LNV (nav de PAS uitspraak) vastgesteld dat **Schiphol toch over een natuurvergunning** (inclusief stikstofruimte) dient te beschikken.

-Voor de luchtvaart geldt dat de feitelijke uitstoot van stikstof als gevolg van luchtvaart in Nederland relatief beperkt is. C.q. 0,1% van de totale depositie in NL is het gevolg van de luchtvaart van en naar Nederlandse luchthavens onder de 3000ft.

-In februari 2021 is door de Minister van LNV een ontwerpvergunning afgegeven voor 500.000 vliegtuigbewegingen op basis van de maximale depositie behorende bij het bestaand recht uit 2008 (de referentiesituatie). In de beslissing op bezwaar op een handhavingsverzoek, diverse zienswijzen op de ontwerp-vergunning en het advies van de Commissie voor de M.E.R. zijn vraagtekens gesteld bij de gehanteerde referentiesituatie. Daarbij wordt gesteld dat eerdere ijkmomenten, hetgeen was toegestaan in 1994 (Europese referentiedatum) of op basis van het Aanwijzingsbesluit Schiphol 1996 als referentiesituatie moet gelden. Dit zou leiden tot minder vliegtuigbewegingen.

-Eind november is door het Ministerie van LNV/ DGMI aangegeven dat zij verwachten (concept advies) dat het afgeven van de natuurvergunning alleen mogelijk is op basis van **480.000 vliegbewegingen op vier banen**. Dit zou betekenen dat er twee stikstofopgaves renderen: die van 480.000 naar 500.000 vliegbewegingen maar veel complexer die van vier banen naar vijf banen (de Polderbaan is door het Ministerie van LNV door het referentiejaar 'buiten werking' gezet). Het Ministerie van LNV heeft daarbij aangegeven dat de stikstofopgave gerealiseerd¹ moet zijn, conform eerdere uitspraken door de rechter, voordat een extra aantal vliegbewegingen kan worden gerealiseerd c.q. de Polderbaan blijvend kan worden gebruikt. Dit zou dus betekenen dat er een groot risico is dat de Polderbaan na vaststelling van de natuurvergunning niet gebruikt kan worden en er dus gevlogen moet worden op vier banen (met grote gevolgen op geluid/ gezondheid en economisch).

¹ de stikstofrechten moeten zijn ingenomen. Het is dus onvoldoende om een boer uitgekocht te hebben of een afspraak te hebben met een fabriek.

De complexiteit van de stikstofopgave zit hem niet in de hoeveelheid stikstofruimte die er nodig is (zie ook de bijdrage van de luchtvaart aan stikstofproblematiek hierboven) maar in het feit dat op hexagoon niveau in een groter verspreidingsgebied relatief beperkte bijdrages moeten worden gecompenseerd. Daarbij speelt dat met name voor de duingebieden het ontzettend ingewikkeld, zo niet onmogelijk is, om deze compenserende maatregelen te kunnen nemen.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

A large rectangular area of the document is redacted with a solid black box.

buiten reikwijdte

A large rectangular area of the document is redacted with a solid black box.

2. Voor nu wordt voorzien dat in het **voorjaar 2022 het BWO wordt geïnformeerd over de stikstofopgave** bij 480.000/4 banen, de te verwachte doorlooptijd daarvan mede in relatie tot de doorlooptijd van het vergunningen traject alsmede de maatschappelijke en economische consequenties. Niet uit te sluiten valt dat dit vraagt om onorthodoxe andere (politieke) keuzes. Ook die zullen moeten worden voorbereid.

buiten verzoek

A large rectangular area of the document is redacted with a solid black box.

Voorlopige tijdlijn

Januari: voorstel (gezamenlijke) technische briefing bewindspersonen op dossier Schiphol

BWO met stand van zaken stikstofpakket (en eerste indicatie haalbaarheid),

buiten reikwijdte

Febr. /maart: voorjaarsbesluitvorming: aanvullend financieel pakket dat nodig is op programmatische aanpak geluid, stikstof en programma aanpak

BWO om te komen tot richtinggevende uitspraken hoe nu verder nav resultaten onderzoeken

Aanpak integrale besluitvorming Schiphol /LA (luchtvaart Nederland)

....

Juli/ augustus: mogelijk besluit natuurvergunningverlening Schiphol (LNV/ DGMI)

buiten reikwijdte

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW:
Datum: dinsdag 11 januari 2022 14:30:00

Voor morgen ibabs gesprek LNV en DGMI (als dat morgen is

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 11 januari 2022 13:53

Aan: 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp:

5.1.2.e

Jij spreekt 5.1.2.e zo, als het goed is. Belangrijk punt: we begrijpen dat gesprekken tussen LNV en SPL nog lopen over beoordelingskader. Gaat moeizaam omdat men niet goed uit de discussie komt welke uitgangspunten nu precies gelden. Planning is dat 26 januari gesprek wordt gevoerd met landsadvocaat en dat (pas) in weken daarna eea meer definitief wordt. Dat betekent dat het nog best wel even gaat duren voordat we concreet zicht krijgen op de opgave: Schiphol moet een knoop doorhakken over de vergunningaanvraag, de voorwaarden waaronder een vergunning kan worden verstrekt, de berekeningen in Aeries etc. Al die dingen kunnen pas goed worden opgepakt als SPL en LNV eruit zijn. Denk dat het goed is om even met 5.1.2.e te reflecteren op dit proces en hoe hij timing inschat en waar hij kan versnellen.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

memo

Fiche Gebiedsagenda Schiphol voor DG-overleg

Bestuurskern

Programma Schiphol
Cluster B

's-Gravenhage
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.

nl

Datum

11 januari 2022

Aanleiding

In het BWO Schiphol op 7 december 2021 is gesproken over de grote noodzaak om tot een vastgesteld luchthavenverkeerbesluit Schiphol te komen. Er is geconcludeerd dat er een urgente opgave ligt om te komen tot een passende natuurvergunning. Deze is nodig om het luchthavenverkeerbesluit te verankeren. Dit vraagt om extra inspanningen op het gebied van stikstof. Daarnaast loopt de regio tegen problemen met de leefomgevingskwaliteit aan vanwege de aanwezigheid van de luchthaven. Ook is vastgesteld dat op het geluidsdossier op korte termijn extra stappen moeten worden gezet. Zonder luchthavenverkeerbesluit kan het anticiperend handhaven van de ILT, waaraan grote juridische risico's kleven, niet worden beëindigd. De Staat heeft in het najaar al een sommatie hierover ontvangen.

Het is een sterk regionale opgave, waarbij met name de provincie Noord-Holland betrokken is. Door de opgaven vanuit het gebied te bekijken kunnen de opgaven voor stikstof, geluid en omgevingskwaliteit aan elkaar worden gekoppeld. Steun van de provincie Noord-Holland (PNH) aan het oplossen van de problematiek is daarbij onontbeerlijk. Daarom hebben IenW en BZK in samenspraak met PNH bijgevoegd fiche opgesteld. Daarin staan maatregelen ten aanzien van vermindering van uitstoot aan de bron én maatregelen voor de brede verbetering van de lokale en regionale leefomgevingskwaliteit. Deze maatregelen tezamen moeten leiden tot minder geluidhinder, het verbeteren van de gezondheid van omwonenden en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

5.1.2.i jo. 5.2.1

Vervolgstappen

Er is een wekelijks overleg op directieureniveau (IenW- BZK – PNH), waarin de voortgang van het plan van aanpak besproken wordt. In het plan van aanpak zal onderscheid worden gemaakt tussen acties voor de korte termijn (bv. de piekbelasters en een aantal maatregelen op het gebied van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit) en de wat langere termijn (zoals het bronbeleid in de luchtvaartsector). Ook zal in het plan van aanpak ruim aandacht worden besteed aan de financiering van maatregelen, o.a. met het oog op besluitvorming in het kader van de voorjaarsnota. Naar verwachting kan het plan van aanpak –

afhankelijk van het akkoord van het BWO - binnen enkele weken worden afgerond en aan het DG-overleg worden voorgelegd.

5.1.2.e

Bestuurskern
Programma Schiphol
Cluster B

Datum
11 januari 2022

Bestuurskern

Project Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

12 januari 2022

agenda

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	14 januari 2022
Vergadertijd	09:00-09:45
Vergaderplaats	Webex

Aanwezigen

5.1.2.e

Inleiding algemeen

Het DG overleg vindt periodiek plaats en draagt er aan bij dat in de komende periode op drie inhoudelijke thema's (stikstof, ^{buiten reikwijdte}) in goede afstemming naar een aantal doelstellingen wordt toegewerkt teer voorbereiding op besluitvorming in het BWO. Op hoofdlijnen:

- De voorjaarsbesluitvorming over een basispakket geluid en maatregelen stikstof.

buiten verzoek

- Stikstof: alle voorbereidende maatregelen om inzichtelijk te maken hoe problematiek op te lossen (van de 15 grootste piekbelasters tot energie tot juridische opties).

buiten verzoek

Voor de gehele aanpak van het programma zullen een masterplanning en breed programmaplan worden opgesteld. Deze stukken zijn in de voorraadagenda opgenomen.

Agenda

Bestuurskern
Project Schiphol

Datum
12 januari 2022

1. Opening en mededelingen

2. Verslag overleg 17 december en openstaande acties

Bijlage 2.1: Conceptverslag DG-overleg 17 december

Openstaande acties:

Op 23 december is een mail met een hulpvraag verzonden aan EZK, LNV, DEF FIN, BZK met het verzoek uiterlijk 12 januari te reageren. We hebben hierop van een aantal departementen eerste reacties ontvangen. Zo is een eerste versie van een plan van aanpak ontvangen rond brede leefbaarheid van BZK. Ook DGS en EZK hebben een eerste reactie gegeven. De kerstvakantie heeft ons uiteraard parten gespeeld maar dringend verzoek aan de departementen is om uitgevraagde analyses zsm op te leveren en af te stemmen met betrokken collega's bij IenW zodat deze besproken kunnen worden in DG-overleg en conclusies richting BWO kunnen worden gebracht.

Betreft onder meer:

- Analyse piekbelasters en randvoorwaarden (EZK)
- Mogelijkheden versnelde aanpak capaciteit elektriciteitsnetwerk (EZK)
- Mogelijkheden Defensie en Rijksvastgoedbedrijf om stikstofruimte te bieden
- Inzicht financiële positie Schiphol (Fin)

3. Ter bespreking: Inhoudelijke thema's: stikstof,

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

Bespreekpunt stikstof: Voorliggende aanpak is opgesteld in samenwerking met de interdepartementale werkgroep Stikstof. Aan de deelnemers van het overleg wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde aanpak.

Bijlage 3.1: Gezamenlijke Aanpak Stikstof Schiphol v 0.5

buiten reikwijdte verzoek

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

Bestuurskern
Project Schiphol

Bijlage 3.3a: Memo voor DG-overleg 14-1-2022

Bijlage 3.3b: buiten reikwijdte

Datum
12 januari 2022

4. Ter bespreking: Vooruitblik BWO en technische briefing

Met het aantreden van het nieuwe kabinet ligt voor de hand om de meest betrokken bewindslieden als eerste stap door middel van een technische briefing bij te praten over het dossier en daarna een eerste inhoudelijke bespreking te doen. IenW overlegt vrijdag met AZ over de timing van het eerstvolgende BWO mede in het licht van het proces dat nu gaande is om tot vastgestelde beleidsbrieven te komen en de voorjaarsbesluitvorming.

In het eerste inhoudelijke BWO kan naar verwachting over de volgende onderwerpen worden gesproken:

- Stand van zaken, planning en aanpak Stikstofmaatregelen.

- buiten reikwijdte

5. Ter informatie: Communicatie richting TK

Toelichting communicatie richting TK. Eerste voortgangsrapportage is voorzien voor medio maart. Op korte termijn gaan bijgevoegde stukken naar TK. Ter informatie ontvangt u hierbij de conceptstukken.

Bijlage 5.1: CONCEPT Kamerbrief v3

Bijlage 5.2: CONCEPT beantwoording Kamervragen EK

6. Afsluiting

Voorstel is DG overleg vanaf februari tweewekelijks te laten plaatsvinden. In januari wordt het overleg, ook in aanloop naar het BWO, nog wekelijks geagendeerd; het volgende DG-overleg is gepland op 21-1.

Voorraadagenda (in ontwikkeling):

21-1	Presentatie Technische briefing
21-1	buiten reikwijdte
21-1	Masterplanning overall programma
28-1	Overall programmaplan Tijdelijke Taskforce Schiphol (TTS)

11a

verslag

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

17 december 2021

Betreft	DG Overleg Schiphol, interdepartementaal
Vergaderdatum en -tijd	17 december 2021 08:59
Vergaderplaats	Webex

CONCEPT VERSLAG

Aanwezig: 5.1.2.e (IENW), 5.1.2.e (FIN), 5.1.2.e (FIN), 5.1.2.e (AZ), 5.1.2.e (LNV), 5.1.2.e (AZ), 5.1.2.e (BZK), 5.1.2.e (DEF), 5.1.2.e (IENW)

Beknopt overzicht aandachtspunten en afspraken DG-overleg van 17 december:

- 5.1.2.e buiten reikwijdte
- Hierna worden nog enkele aandachtspunten/afspraken benoemd:
 - Zorg dat je het niet te ingewikkeld maakt in relatie tot het kritieke pad van de natuurvergunning. Probeer onderscheid te maken in wat echt nodig is voor de korte termijn (inclusief financieel plaatje) en wat op lange termijn nodig is. Waarbij wel gedeeld wordt dat ook het lange termijnpakket essentieel is voor het commitment van de provincie, hiervoor zal dus ook op korte termijn een zo volledig mogelijke uitwerking nodig zijn (moet meer zijn dan 'vage intentie').
 - Aanpak is complexe opgave, waarvoor veel aandacht nodig voor proces, budget en commitment van partijen. Kijk ten bate van de haalbaarheid ook naar wat al in RA staat en welke potjes daarvoor gereserveerd zijn, dit kan ook de snelheid ten goede komen.
 - Wat je hier doet moet additioneel zijn voor natuurvergunning, daar zal strikt op worden getoetst.
 - Voor de korte termijn zal IENW kijken naar de 15 piekbelasters, delen we analyse stikstof en waar zitten kansen. Daarbij ook met aandacht naar Tata kijken. Dit is noodzakelijk haakje voor oplossing probleem



Polderbaan, loopt nu vast op de 4 natuurgebieden boven Polderbaan. Hier moeten we uiterlijk februari wel een goed beeld van hebben. Deze lijst is voor nu vertrouwelijk maar IENW probeert met behulp van RIVM daar een niet vertrouwelijke lijst van te krijgen zodat we die op korte termijn wel kunnen delen met deelnemers overleg.

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol

Datum

17 december 2021

- Met betrekking tot planning wordt gedeeld dat de dynamiek vooral bepaald zal worden door handhavingsverzoeken. Verzoek van MOB is aangekondigd, maar nog niet binnen bij LNV. LNV zal zich bij vergunning inzetten voor optimistisch tijdpad, stelt daarbij ook voor mogelijkheid gefaseerde vergunningsverlening te onderzoeken. Hier zitten ook risico's aan (wat als bijvoorbeeld wel stap 1 maar niet ook stap 2 gezet kan worden). Voor vergunning noodzakelijk dat maatregelen ook daadwerkelijk genomen/geïmplementeerd zijn, dat tijdpad is bepalend.
- buiten reikwijdte 
- Tot slot de oproep aan alle deelnemers echt creatief mee te blijven denken over oplossingen. Oplossingen op korte termijn zijn echt noodzakelijk. Hiervoor ook de vraag 5.12.e  om te kijken of er mbt stikstof punten uit het RA naar voren gehaald kunnen worden. Ook hiervoor zal snel een lijst met piekbelasters worden gedeeld.

Van: 5.1.2.e - DGLM
 Aan: 5.1.2.e - DCO
 Onderwerp: RE: Signaal: Het moment om Schiphol te laten krimpen is nu
 Datum: woensdag 12 januari 2022 12:03:00

Dank!

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: woensdag 12 januari 2022 09:00

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

Onderwerp: Signaal: Het moment om Schiphol te laten krimpen is nu

Collega's,
 Bijgaand artikel van Follow The Money ter informatie.
 Bron: https://www.ftm.nl/artikelen/het-moment-om-schiphol-te-laten-krimpen-is-nu?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=SchipholKrimpen&share=TIQjwEPtdmimLsSO7GHGJ7XibCagKTWlaPd1RBB2p9IVqeJLsnODIZs0IGkaQ%3D%3D
Het moment om Schiphol te laten krimpen is nu
 door Ties Joosten

Groei is al decennia het Leitmotiv in de luchtvaart. Luchtvaartmaatschappijen vliegen nu zelfs met lege kisten om hun toekomstige groei in stand te houden. Nederland heeft echter een unieke kans om daar iets aan te doen.

Recent kondigde het Duitse Lufthansa aan dat het 18.000 spookvluchten wil uitvoeren. Het bedrijf zal met lege Airbussen en Boeings vliegen, uitsluitend om zijn landingsrechten op bepaalde luchthavens te behouden. Het gevolg: miljoenen kilo's broeikasgassen gaan nutteloos de lucht in.

Het is niet de eerste keer dat een luchtvaartmaatschappij spookvluchten uitvoert. In het verleden vloog British Mediterranean Airways al eens zes maanden lang, zes maal per week met lege vliegtuigen heen en weer tussen Heathrow en Cardiff, alleen om zijn start- en landingsrechten te verdedigen. De omvang van de door Lufthansa aangekondigde spookoperatie is echter niet eerder vertoond.

Lufthansa's drieste stap komt voort uit de manier waarop de allocatie van slots in Europa is georganiseerd. Slots zijn de tijdframes waarin luchtvaartmaatschappijen op een luchthaven een start of landing mogen uitvoeren. Sinds de Europese Unie in de jaren '90 de markt voor vlieguren openbrak, heeft Brussel boekwerken volgeschreven over de vraag hoe je deze slots verdeelt. Ze zijn allemaal geschreven met eindeloze groei van de luchtvaart als uitgangspunt, groei waar vooral de gevestigde belangen van profiteren. Niet verwonderlijk dus dat luchtvaartmaatschappijen zelfs de kleinste wijziging van die regels met hand en tand bestrijden.

Spookvluchten

Binnen het Europese stelsel van slotallocatie moeten nationale overheden voor hun luchthavens vaststellen hoeveel slots er beschikbaar zijn, door middel van een zogenaamde 'capaciteitsdeclaratie'. Nederland heeft deze taak aan de Schiphol Groep gedelegeerd. Vervolgens moet een onafhankelijke slotcoördinator de slots tussen luchtvaartmaatschappijen verdelen. Die taak is in Nederland in handen van de stichting [Airport Coordination Netherlands](#) (ACNL).

Europa heeft de bewegingsvrijheid van deze slotcoördinatoren behoorlijk ingeperkt. Slots moeten namelijk verdeeld worden op basis van historisch gebruik. Een luchtvaartmaatschappij die in een vorig jaar minimaal 80 procent van zijn slots op een luchthaven gebruikte, verwerft daarmee zogenaamde *grandfather rights*: het recht om dezelfde slots volgend jaar opnieuw te gebruiken. Dat beschermt traditionele luchtvaartmaatschappijen tegen nieuwkomers: zelfs al zou een buitenlandse luchtvaartmaatschappij (meer) geld overhebben voor een slot op Schiphol, zolang de KLM haar slots in voldoende mate 'vol' vliegt, komt die nieuwkomer er nauwelijks tussen.

Luchtvaartmaatschappijen vliegen nog liever met lege vliegtuigen dan hun *grandfather rights* op te geven

Bovendien spelen de grandfather rights een rol wanneer er op een vliegveld meer slots beschikbaar komen. Bij de verdeling van die extra capaciteit wordt grotendeels de bestaande verdeling van slots op die luchthaven aangehouden.

Vandaar dat luchtvaartmaatschappijen zich uit alle macht aan hun slots vastklampen. De ruimte die ze eenmaal hebben, raken ze vrijwel nooit meer kwijt en die garandeert een groter stuk als de taart groter wordt. Luchtvaartmaatschappijen vliegen nog liever met lege vliegtuigen dan hun grandfather rights op te geven.

Voor nieuwkomers is het daarom moeilijk een plekje te verwerven op een populaire luchthaven. Uit [onderzoek](#) blijkt dat er op grote luchthavens jaarlijks nog geen half procent van de slots met grandfather rights vrijkomt.

Lucratieve handel in slots

Vanwege deze schaarse zijn slots veel geld waard. Op de meeste Europese luchthavens is de handel in slots niet toegestaan, maar dat wil niet zeggen dat die niet plaatsvindt. In 2018 schreef onderzoeksbureau SEO in een [rapport](#) over slothandel dat 'het vermoeden bij de stakeholders [bestaat] dat slothandel met monetaire compensatie ook op andere luchthavens, waaronder Schiphol, plaatsvindt.'

Hoeveel geld daarin omgaat, is onduidelijk. Luchtvaartmaatschappijen lijken die geheimzinnigheid te koesteren. 'De voor dit onderzoek benaderde luchtvaartmaatschappijen geven zeer duidelijk aan dat zij geen voorstander zijn van verplichte transparantie over de prijs,' schrijft SEO in haar rapport.

Wel is duidelijk dat het om veel geld gaat. Op Heathrow is de handel in slots namelijk *wel* toegestaan, waardoor er zo nu en dan berichten naar buiten komen over de bedragen die ermee zijn gemoed. De KLM [verkocht](#) in 2016 een slot aan Oman Air voor 69 miljoen euro. Een jaar later legde een onbekende luchtvaartmaatschappij 86 miljoen euro neer voor een slot van Scandinavian Airlines. Ook kunnen luchtvaartmaatschappijen slots van elkaar leasen: Alitalia betaalde tot haar faillissement vorig jaar bijvoorbeeld zo'n 10 duizend euro per dag aan Etihad Airways voor het gebruik van hun slots in Londen.

Toch blijft onduidelijk hoeveel ze precies waard zijn. De KLM heeft ze op haar balans niet geactiveerd, waardoor in de boeken geen waarde tegenover staat. De luchtvaartmaatschappij beschouwt haar slots op Schiphol als 'historische rechten', die niet op de balans thuishoren.

De overheid heeft amper instrumenten

In de manier waarop de KLM met die rechten omgaat, claimt ze een grote vrijheid, die ze met hand en tand verdedigt. Vorig jaar wilde de ACNL bij de allocatie van slots bijvoorbeeld meewegen welke bestemming een luchtvaartmaatschappij ermee zou bedienen. De ene bestemming is voor de Nederlandse economie immers waardevoller dan de andere. Door de bestemming te laten meewegen, wordt een schaarse capaciteit zo nuttig mogelijk ingezet en staat tegenover de milieu- en klimaatschade een zo hoog mogelijke maatschappelijke winst – dat was althans het idee.

Op basis van de bestaande regels mag de ACNL niet meewegen welke bestemmingen een toegevoegde waarde voor Nederland hebben

Hoewel de nieuwe regels slechts voor vijfduizend slots zouden gelden, ongeveer 1 procent van alle vliegbewegingen op Schiphol, joeg de ACNL de volledige luchtvaartlobby tegen zich in het harnas. De internationale organisatie van luchtvaartmaatschappijen IATA, waarvan onder meer de KLM lid is, sleepte de ACNL voor de [rechter](#). Voor de IATA was dit een principiële zaak: de keuze voor een bestemming is het exclusieve recht van de luchtvaartmaatschappij, de slotcoördinator heeft daarover niets te zeggen. De rechter ging daarin mee. Op basis van de bestaande regels mag de ACNL niet meewegen welke bestemmingen een toegevoegde waarde voor Nederland hebben.

Het laat zien hoe afhankelijk overheden zijn van luchtvaartmaatschappijen. Steun aan luchtvaartmaatschappijen wordt doorgaans verdedigd met een beroep op hun netwerkfunctie. Cora van Nieuwenhuizen (VVD), de voormalige minister van Infrastructuur en Waterstaat, zei zelfs meermaals dat het netwerk van de KLM 'cruciaal' is voor de Nederlandse economie. Het ministerie blijkt echter verrassend weinig wapens in handen te hebben om op de kwaliteit van dat netwerk te sturen. De luchtvaartmaatschappijen bepalen, niet de overheid.

Klimaatambities

Dat is een probleem. De uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart blijft stijgen en plannen om de sector voldoende in lijn te brengen met de wereldwijde klimaat- en milieumambities zijn er nauwelijks. Dat is logisch, want er zijn in de luchtvaart 'geen technische verbeteringen voorzien die het klimaatprobleem tijds kunnen oplossen,' schreven twee Nederlandse luchtvaartwetenschappers in 2021. Om de luchtvaart in lijn te brengen met de klimaatambities, moet de overheid 'de groei van de wereldwijde luchtvaart sterk afremmen of tot stilstand brengen,' aldus de onderzoekers.

'Afnemende capaciteit is onontgonnen terrein voor slotcoördinatoren en de hele luchtvaartbranche'

Alleen: niemand weet hoe je krimp moet organiseren. In Europa zijn boekwerken volgeschreven over de vraag hoe je een groeiende capaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen verdeelt, maar is er nooit nagedacht over de consequenties van een afnemende capaciteit. 'Dat is onontgonnen terrein voor slotcoördinatoren en de hele luchtvaartbranche,' [zegt](#) de directeur van de ACNL, Hugo Thomassen.

Luchtvaartmaatschappijen zullen hun slots niet zomaar willen inleveren. De KLM zegt daarover: 'Je kunt een historisch recht op basis van Europese regelgeving niet zomaar intrekken. Dus in die zin zijn we eigenaar van de slots, zolang we aan de *use it or lose it*-regel voldoen.'

Zou een overheid het aantal slots op een luchthaven inkrimpen, dan bestaat het risico dat luchtvaartmaatschappijen daarvoor een schadevergoeding kunnen eisen. Zij hebben immers kosten gemaakt om hun slots te behouden – tot het vliegen met lege vliegtuigen aan toe – en verwachten een toekomstig rendement. De slots vertegenwoordigen voor luchtvaartmaatschappijen dus een financiële waarde.

Omdat er voor krimp in de luchtvaart geen regels of voorbeelden bestaan, weet niemand precies wat de consequenties van een door de overheid afgedwongen krimp zullen zijn. Emeritus hoogleraar luchtrecht Peter Haanappel bestrijdt dat de KLM in juridische zin eigenaar is van de slots op Schiphol, maar dat wil niet zeggen dat ze geen recht op nadeelcompensatie zou kunnen hebben als er slots worden afgenomen.

Geen natuurvergunning

Toch is er nu een unieke kans om dit probleem deels te omzeilen. Dat heeft in de eerste plaats met het coronavirus te maken. Toen het wereldwijde vliegverkeer vanwege de pandemie tot stilstand kwam, bleven luchtvaartmaatschappijen aanvankelijk doorvliegen, ook toen vaak met lege toestellen. KLM-topman Pieter Elbers maakte zich daar [bobs](#) over: 'Enerzijds wil de EU een *green deal* en anderzijds worden wij zo gedwongen vluchten, met CO₂-uitstoot, uit te voeren, alleen maar om onze kostbare slots te beschermen.'

De EU zag het probleem en besloot in februari 2020 om de procedures voor de grandfather rights tijdelijk los te laten: luchtvaartmaatschappijen hoeven niet langer 80 procent van hun slots vol te vliegen om ze te behouden, maar 'slechts' 50 procent. Voorlopig maken luchtvaartmaatschappijen dus minder kosten om hun slots te behouden. (Lufthansa's dreigement om duizenden spookvluchten uit te voeren moet vooral gezien worden als politiek drukmiddel: komende zomer loopt de Europese kortingsactie af en Lufthansa zou die graag behouden.)

Het de vraag is of de markt voor zakelijke reizigers ooit weer op het oude niveau komt

Ondertussen is de verwachting dat het herstel van de luchtvaart op zich zal laten wachten. Nieuwe varianten van het coronavirus zullen tot nieuwe reisbeperkingen leiden, terwijl het de vraag is of de markt voor zakelijke reizigers ooit weer op het oude niveau komt. [Nieuwsuur](#) maakte een jaar geleden een rondgang langs twaalf grote Nederlandse werkgevers, en zij verwachten allemaal minder vliegreizen af te nemen. Sommige bedrijven verwachten zelfs een daling van 50 procent. Dat betekent dat tegenover het uitoefenen van de grandfather rights voorlopig minder inkomsten staan.

De combinatie van lagere kosten om de grandfather rights te verwerven en lagere toekomstige inkomsten wanneer ze worden gebruikt, heeft natuurlijk invloed op de hoogte van een eventuele nadeelcompensatie. Zelfs al zou een luchtvaartmaatschappij een compensatie krijgen vanwege het afnemen van slots, dan zal die de komende jaren relatief laag zijn. Krimp kan juist nu dus relatief goedkoop worden gerealiseerd.

In de tweede plaats heeft Nederland momenteel een unieke kans om aan lang juridisch gesteggel te ontkomen. Dat zit zo: op Schiphol vonden in het jaar voor corona 500.000 vliegbewegingen plaats. Daarvoor heeft de luchthaven geen natuurvergunning. Die heeft ze inmiddels aangevraagd, maar er is een probleem: de omliggende natuur kan de uitstoot van al dat vliegverkeer helemaal niet aan. Ambtenaren verwachten dat er zonder ingrijpende maatregelen slechts ruimte is voor maximaal 400.000 vliegbewegingen. Voor 20 procent van de vluchten is dus helemaal geen ruimte.

Je kunt die ontbrekende natuurvergunning goed als een vorm van overmacht zien. Als een luchthaven getroffen wordt door een brand of aardbeving, waardoor er minder vliegtuigen kunnen landen, kunnen luchtvaartmaatschappijen geen nadeelcompensatie eisen.

Volgens experts lijkt het ontbreken van de natuurvergunning daar in juridische zin op. Luchtvaartmaatschappijen maakten gebruik van een capaciteit waarover Schiphol helemaal niet beschikt. Nu dat aan het licht is gekomen, kunnen luchtvaartmaatschappijen daar waarschijnlijk minder makkelijk rechten aan ontfangen.

Het vorige kabinet zag het ontbreken van de vergunning als een ernstige bedreiging van het mainportbeleid, en bereidde [draconische maatregelen](#) voor om Schiphol toch een natuurvergunning voor een half miljoen vliegbewegingen per jaar te kunnen geven: boeren in de wijde omgeving uitkopen, de industrie harder aanpakken en de maximum snelheid in een deel van de Randstad terugbrengen naar 80 kilometer per uur.

'Als beleidsmakers nu hun kop in het zand steken, zijn we later duurder uit'

Je kunt het ontbreken van de natuurvergunning echter ook benutten om na te denken hoe je vliegkrimp organiseert. Hoe formuleer je de regels zo dat bij een afnemende capaciteit precies die vluchten overblijven waar Nederland iets aan heeft? Sluit je vluchten naar bestemmingen binnen 400 kilometer van Schiphol uit? Geef je voorrang aan luchtvaartmaatschappijen met een moderne vloot? Laat je de hoeveelheid frituurvet die wordt meegestookt, extra wegen bij de allocatie van slots?

Dit is bij uitstek het moment om over zulke vragen na te denken, zegt hoogleraar transitie management Derk Looibach: 'De luchtvaart is een sector in verandering. Tijdens een transitie heb je lef en verbeeldingskracht nodig. Je moet weten welke kant je op wilt en scherpe maatregelen durven nemen als de kans zich aandient om een sector in de juiste richting bij te sturen. Dit is zo'n kans. Dus dan zul je ook proactief moeten ingrijpen, anders is het gewoon slecht of falend beleid en hou je de groei-illusie in stand. Dan zadel je de samenleving en investerende partijen rond Schiphol op met toekomstige teleurstellingen. Als beleidsmakers nu hun kop in het zand steken, zijn we later duurder uit.'

Groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: SPOED uitvraag informatie VOOR 12 januari
Datum: woensdag 12 januari 2022 20:50:00

He 5.1.2.e
 buiten reikwijdte

Dank voor jullie input! Ik laat er naar kijken, mochten we nog vagen hebben dan komen we op de lijn,
 Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: woensdag 12 januari 2022 11:37

Aan: 5.1.2.e - DGLM

CC: 5.1.2.e

Onderwerp: Re: SPOED uitvraag informatie VOOR 12 januari

Hi 5.1.2.e

Allereerst nog een heel gelukkig nieuwjaar!

Hierbij verder onze reactie op jouw vraag in onderstaande mail:

- Met het coalitieakkoord (CA) wordt de basis geschetst van de toekomstige stikstofaanpak en wordt een forse hoeveelheid middelen (in totaal 25 miljard euro) beschikbaar gesteld om maatregelen te nemen gericht op de reductie van stikstof en verbetering van de natuur. Het CA maakt duidelijk dat er wordt ingezet op de vormgeving van een gebiedsgerichte benadering en met de hoeveelheid middelen die beschikbaar komen kan de huidige aanpak sterk worden geïntensiveerd.
- In 2022 en 2023 worden de natuurdoelanalyses opgeleverd. De inzichten die hieruit volgen bieden de basis om vast te stellen of, en zo ja in hoeverre, in bepaalde gebieden stikstofreductie moet worden gerealiseerd om aan de eisen van 6.1/6.2 te voldoen.
- De middelen uit het CA kunnen zó worden ingezet dat in zoveel als mogelijk gebieden het additionaliteitsbeginsel is geborgd.
- DGS zal in overleg met de betrokken provincies treden om te bezien of de relevante natuurdoelanalyses voor de gebieden rond Schiphol versneld opgeleverd kunnen worden of versneld inzicht kan worden geboden in de voorziene conclusies.
- Parallel aan het traject van de natuurdoelanalyses kunnen stikstofreducerende maatregelen worden geïnventariseerd - buiten de maatregelen waar het kabinet geld voor heeft gereserveerd - zodat indien dat nodig mocht blijken zo snel mogelijk actie kan worden ondernomen en de effecten zo snel als mogelijk worden gerealiseerd. NB: ondanks de urgentie is het de vraag of het inboeken zo snel als wenselijk kan gebeuren.
- Met bovenstaande voorgestelde lijn voorziet het rijk, samen met de provincie in een zo snel mogelijke borging van de randvoorwaarde dat behoud en instandhouding geborgd moet zijn, mocht dit niet het geval zijn.
- Daarmee wordt Schiphol in de gelegenheid gesteld om met eigen middelen de maatregelen te nemen ten aanzien van intern salderen en 6.3 om tot een vergunbare situatie te komen (in de ogen van LNV ligt die verantwoordelijkheid primair bij de vergunningaanvrager). Deze maatregelen mogen niet dubbel met de overheidsmaatregelen.
- Eventuele restruimte kan in overleg met de provincie en het Rijk bestemd worden voor andere doelen (denk aan natuur, woningbouw, meldingen, andere provinciale doelen etc.)

We treffen elkaar vrijdag!

5.1.2.e

Op 23 dec. 2021 om 08:14 heeft ^{5.1.2.e} - DGLM
^{5.1.2.e} @minienw.nl> het volgende geschreven:

Collega's,

Ik kondigde in het vorige DG overleg al aan dat we op een aantal thema's hulp nodig hebben om een zo scherp mogelijk beeld te kunnen presenteren in het eerstvolgende BWO. Wil jullie vragen om VOOR 12 januari een inhoudelijk antwoord te geven op de vragen. Dan kunnen wij daarna weer verder met het compleet maken van de info die nodig is voor BWO 25 januari en verder. Uiteraard geldt ook voor de niet hieronder genoemde departementen dat wij nog steeds op zoek zijn, ook met een nieuw CA in de hand waar mogelijkheden liggen om uit deze complexe puzzel te komen.

Voor nu wens ik jullie hele mooie feestdagen,

^{5.1.2.e}

Hulpvraag EZK

- Vanuit de provincie Noord-Holland is inzichtelijk gemaakt dat er 15 piek-uitstoters vanuit de industrie zijn in Noord-Holland. (reeds in bezit)
- Deze piekuitstoters zouden wellicht oplossend vermogen kunnen bieden voor de stikstofdepositie opgave van Schiphol.
- Van deze piekuitstoters is niet altijd de meest recente informatie beschikbaar, verzoek aan EZK is om een actueel beeld van de emissiegegevens te (laten) maken.
- Zijn deze piekuitstoters al voor een ander doel in beeld zijn en wat zijn deze doelen?
- Hoe worden de mogelijkheden getaxeerd om oplossingen te bieden voor Schiphol en welke randvoorwaarden gelden daarbij (bijvoorbeeld rond netcongestie)?
- Wat is de inschatting van de netcongestiecapaciteit en kan de interne salderingsopgave (schiphol van gas af, elektrisch taxien) hierdoor belemmerd worden. ZO ja wat is hier dan voor nodig om dit zsm op te lossen.

I Wat is voor deze piekuitstoters het meest snelle pad om de uitstoot te verminderen, welke termijn moet aan worden gedacht en wat zijn bijbehorende kosten daarvan. Welke belemmeringen moet wie dan weg nemen?

Welke haakjes zijn er in het Coalitie akkoord ten aanzien van gebiedsgerichte aanpak en klimaat om de opgave rond Schiphol aan te pakken (inhoud, geld, capaciteit)

LNV;

Nav het Coalitie akkoord zouden we graag informatie willen welke haakjes er in het CA staan om de opgave van Schiphol aan te pakken c.q. zaken te koppelen. Waar wordt op welke termijn ruimte verwacht? En welke keuzes moeten daar dan door wie voor gemaakt worden?

Zowel op het domein van stikstof als op het domein van natuur en gebiedsgerichte aanpak.

Hulpvraag RVB/Defensie/Staatsbosbeheer (Defensie/ LNV)

- Het RVB, Defensie en Staatsbosbeheer worden regelmatig genoemd als het gaat over maatregelen die zij nemen rond stikstofemissies, bijvoorbeeld als gaat om afbouw om ombouw van activiteiten waarbij stikstofrechten zouden kunnen vrijvallen. Verzoek is om hier een actueel overzicht van te maken.
- Als er stikstofruimte vrijvalt: wanneer komt deze beschikbaar, zijn er versnellingsmogelijkheden, kan deze ruimte worden benut voor Schiphol, en onder welke randvoorwaarden.

Fin

- Er is behoefte aan een actueel overzicht van de financiële positie van Schiphol (korte termijn, MLT) uitereraard kan dit vertrouwelijk gedeeld worden

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: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: DG-overleg Schiphol
Datum: donderdag 13 januari 2022 12:57:00
Bijlagen: Agenda DG-overleg 14-01-22.doc
 conceptverslag DG-overleg 17-12.doc
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 memo DG-overleg
 5.1.2.e
 concept kamerbrief en concept
 beantwoording kamervragen EK

Voor ibabs (kan niet direct zien of geannoteerde agenda er voor mij ook is)

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: donderdag 13 januari 2022 12:41

Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e (IRF) ;
 5.1.2.e (AL GT) 5.1.2.e @minInv.nl' ; 5.1.2.e @minezk.nl' ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e @minaz.nl ; 5.1.2.e - DGLM ;
 5.1.2.e @minjenv.nl' ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e (FIN/AL) ;
 5.1.2.e @minInv.nl' ; 5.1.2.e @mindef.nl

CC: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e (IRF/IENW) ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e 5.1.2.e

Onderwerp: RE: DG-overleg Schiphol

Beste allen,

Hierbij ontvangt u de stukken voor het DG-overleg van morgenochtend.

Vriendelijke groeten,

5.1.2.e
 5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

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

Verzonden: maandag 13 december 2021 16:17

Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
 5.1.2.e (IRF); 5.1.2.e 5.1.2.e (AL GT); 5.1.2.e @minInv.nl';
 5.1.2.e @minezk.nl'; 5.1.2.e ; 5.1.2.e @minaz.nl'; 5.1.2.e
 - DGLM; 5.1.2.e @minjenv.nl'; 5.1.2.e 5.1.2.e (FIN/AL);
 5.1.2.e @minInv.nl'; 5.1.2.e @mindef.nl
CC: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e (IRF/IENW); 5.1.2.e ;
 5.1.2.e

Onderwerp: DG-overleg Schiphol

Tijd: vrijdag 14 januari 2022 10:00-10:45 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome,
 Stockholm, Wenen.

Locatie: webex

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; Postbus DGLM
Onderwerp: RE: gespreksnota gesprek 13 januari met DGLM over stikstofaanpak Schiphol
Datum: donderdag 13 januari 2022 10:28:00

Helemaal goed! Ik heb ook veel contact met 5.1.2.e dus dan hebben we dezelfde boodschap

Van: 5.1.2.e - DGLM
Verzonden: donderdag 13 januari 2022 10:27
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
CC: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e DGLM;
 5.1.2.e - DGLM; Postbus DGLM

Onderwerp: RE: gespreksnota gesprek 13 januari met DGLM over stikstofaanpak Schiphol

Ha 5.1.2.e,
 Ja net tijdens DG-Overleg vanmorgen kwam het ook even kort aan de orde. BZK heeft enorme ambities, maar zit klem en ook EZK sprak over de "strijd van schaarste". Je merkt wel dat DGS intern wel aangeeft dat ze ook weten dat er niet zoveel kan op korte termijn, maar naar hun bewindspersonen en naar buiten zijn ze vaak minder stellig daarin.
 Gister hebben we contact gehad met EZK en BZK (nog niet op hoogambtelijk niveau) dat we elkaar gaan vasthouden op dit punt. En ook richting het 4SG-overleg.
 Overigens al 2x met AZ 5.1.2.e gesproken en die wil volgende week weer zitten omdat ze onze punten goed begrijpt. Dus we planten alle zaadjes voor het punt: "er kan niks, maar er moet wel wat".

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 13 januari 2022 10:16
Aan: 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 - DGLM 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>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; Postbus DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: gespreksnota gesprek 13 januari met DGLM over stikstofaanpak Schiphol

Hoi 5.1.2.e ea.
 Weet niet helemaal wie met wie hierover overleg heeft maar goed dat afstemming loopt. Goed om te weten dat er ook een overleg tussen MinIenW en MinStikstof en Natuur in gang wordt gezet (bij voorkeur voor 25 jan) om gezamenlijke briefing schiphol te doen. (raakt ook jullie notitie over beperkte mogelijkheden vanuit CA voor oplossingen).
 Is hier nog interdepartementaal overleg over georganiseerd (of loopt dit via DG overleg) over impact CA stikstof op bijv woningbouw etc. Ik begreep dat BZK ook onrustig is op beperkte mogelijkheden?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 12 januari 2022 16:15
Aan: 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 - DGLM 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>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; Postbus DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: gespreksnota gesprek 13 januari met DGLM over stikstofaanpak Schiphol

Hoi 5.1.2.e

Bijgevoegd de gespreksnotitie voor het gesprek van morgen met DGLM over de stikstofaanpak Schiphol en de kansen en risico's van het coalitieakkoord.

Groet,

5.1.2.e

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M

5.1.2.e

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

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

14 januari 2022

agenda

Betreft	Overleg Schiphol; LVB en Stikstof
Vergaderdatum	17 januari 2022
Vergadertijd	-
Vergaderplaats	webex

1. Opening

2. Algemeen

- Voortgang programma
- Activiteiten komende periode en scenario's

3. Inhoudelijk

- buiten reikwijdte
- Thema Stikstof
- buiten reikwijdte

4. 5.1.2.i jo. 5.2.1

5. Communicatie en parlementaire zaken

6. Afsluiting



Minister

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

nota ter informatie

Periodiek intern overleg Schiphol; LVB en Stikstof

Datum

14 januari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/10781

Inleiding

De komende periode wordt op verschillende inhoudelijke thema's (stikstof, buiten reikwijdte) in goede afstemming met de andere betrokken departementen toegewerkt naar een aantal doelstellingen ter voorbereiding op besluitvorming over de natuurvergunning en het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Om de minister structureel te informeren over de voortgang van dit proces staat een periodiek overleg gepland. Hierbij ontvangt u de agenda ter voorbereiding op dit overleg.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [redacted] DGLM
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] - DGMQ; 5.1.2.e [redacted]
 DGLM
Cc: 5.1.2.e [redacted] DGLM; 5.1.2.e [redacted] (CIV); 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] -
 DGLM
Onderwerp: RE: agenda maandag en terugkoppeling
Datum: vrijdag 14 januari 2022 19:02:30

Prima goed weekend allemaal

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>
Datum: vrijdag 14 jan. 2022 3:22 PM
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] -
 DGMo 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e [redacted] - DGLM <christiaan.ensing@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted]
 5.1.2.e [redacted] @rws.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted]
 - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: agenda maandag en terugkoppeling

Ha 5.1.2.e [redacted]

Goeie berichten. Even voor de snelheid het praktische punt: agenda voor maandag met minister wordt gemaakt. Wij kwamen op dezelfde punten vanochtend; stuk komt eraan.

Samen met 5.1.2.e [redacted] vandaag ook een slag kunnen maken met pwc voor de impactanalyse. Gaat een breed consortium (pwc, cedelft, adecs en movingdot) aan de slag met pwc in the lead. Oplevering in fases, eerste resultaten in februari, en totaal in maart als we de integrale weging moeten doen. Begeleidingsgroep met de meest betrokken departementen.

We schrijven maandag de opdrachtformulering af; nemen we jou nog in mee.

5.1.2.e [redacted] Hbz en ik hebben vanochtend gesprek gevoerd met Schiphol over gesprekken beoordelingskader met Lnv/DGMI. De conclusie die we eerder deze week trokken dat men bij Schiphol nog in de verwerkingsfase zit werd daarin wel bevestigd. Afgesproken dat wij volgende week ook als toehoorder bij gesprek met landsadvocaat aanschuiven 5.1.2.e [redacted] want moeten daar echt vinger aan de pols houden.

Overige acties: komen we maandag op terug.

5.1.2.e [redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e [redacted] DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>
Datum: vrijdag 14 jan. 2022 2:06 PM
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] DGLM
 5.1.2.e [redacted] - DGMo 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] DGLM
 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e [redacted] - DGLM <5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] (CIV)

5.1.2.e @rws.nl>, 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: agenda maandag en terugkoppeling

Collega's

Vandaag aantal gesprekken gehad

- 1) Begonnen met 5.1.2.e, Ik denk bij veel van jullie bekend maar voor mij eerste ontmoeting. Hadden aangeboden om mee te denken maar vooral nu even bijpraten over problematiek. Leuk en goed gesprek. Zij hebben aangeboden om af en toe met mij te reflecteren op situatie en wat we doen. Ga ik gebruik van maken, denk nog even na hoe en in welke vorm. Merk dat het wel goed is want ze hadden paar goede punten.
 - a. Ze adviseerden om het Remkes advies er nog eens bij te pakken en of je daar niet als scenario in de onderbouwing van je vergunning niet nog eens op terug zou kunnen pakken. → hoor graag reactie (luchtvaart als totaal gezien ipv per natura 2000 gebied)
 - b. Vraag van hun of je niet nu het zo hoog oploopt toch nog eens met commissie Elverding advies onder de arm naar Europese Commissie zou moeten. AZ kwam daar ook mee. Moeten we niet helemaal terug naar uitgangspunten stikstof en natura 2000? Denk gelopen race maar goed om even in achterhoofd te houden of dat idee nog ergens opkomt (goed om even bij 5.1.2.e te checken). Reset brussel noemden zij het.
 - c. Schiphol en LA samen gezien als twin luchthaven was ook hun advies. In leefomgeving en in aantal vliegbewegingen.
- 2) DG overleg 5.1.2.e was erbij en zal ongetwijfeld veel meer context hebben etc maar alvast wat aandachtspunten van mij
 - a. Tav stikstof oproep gedaan om alles, echt alles in beeld te brengen. Dus ook als het niks oplevert. Integrale plaat moet naar BWO. Lijn van in maart zicht hebben op haalbaarheid scenario's hielp denk ik bij het totaalplaatje dus die moeten we vasthouden. 5.1.2.e gaf aan dat zij waarschijnlijk begin april meer zicht hebben op berekeningen dus even goed afstemmen wanneer dan in maart/ april verstandig is om BWO te hebben over haalbaarheid scenario's etc.
 - b. buiten reikwijdte
 - c. buiten reikwijdte
 - d. Tk brief geen opmerkingen maar wel constatering dat er niks nieuws in staat dus ook dilemma gemeld over openbaarheid en positie staat. maandag ook bespreken met M
- 3) AZ tijdlijn doorgesproken BWO
 - a. En az vraagt aandacht voor leesbaarheid stukken, ook richting BWO. ze zijn nog erg technisch en weinig vanuit de politieke beleving opgeschreven, relatie CA, bredere problematiek kansen etc. aan komende week kijken hoe we daar slag in kunnen maken.

Agenda voor maandag overleg met Minister over LVB 1

Ik heb in mijn hoofd in ieder geval

1. Activiteiten komende periode en scenario's
2. Tidspad richting BWO van 11/2 (overleg met Min Stikstof, technische briefing BWP, BWO 11/2 en dan RLO en MR)
3. Concept agenda voor BWO van 11/2
 - buiten reikwijdte
 - c. Stand van zaken stikstof / doorkijk maart/ april
4. Communicatie dilemma (nav overleg DCO/ HBJZ → scenario's uitwerken?)
5. ...

Ik weet niet of jullie nog extra punten hebben?

Kan iemand een agenda opstellen en zorgen dat die bij M komt en ook cc aan andere deelnemers?

Zijn DGMI en HBJZ en DCO uitgenodigd voor overleggen LVB?

5.1.2.e

Secretariaat : 5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Als ik mail verzend buiten kantooruren dan verwacht ik daar niet gelijk een antwoord op

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: FW: agenda BWO
Datum: zondag 16 januari 2022 09:12:00

5.1.2.e

Ter info. de weg van de volgende BWO's.

@minienw.nl>

Onderwerp: agenda BWO

Collega,s

Zoals toegezegd zou ik nog laten weten wat de koers wordt voor het BWO Schiphol.

Met AZ afgesproken dat 25 januari ingezet wordt als technische briefing voor de (nieuw) betrokken bewindspersonen op het dossier Schiphol. Uitnodigingenbeleid zelfde als laatste BWO. Wij gaan er vanuit dat Min Landbouw ook uitgenodigd moet worden (naast Minister Stikstof en Natuur) als dat anders is hoor ik het graag. Hoor ook nog graag van BZK hoe zij het zien met de portefeuilles.

Ons secretariaat Minister zal hiervoor de uitnodiging verzorgen.

Daarnaast zal AZ inzetten op een regulier BWO Schiphol voor 11 februari (de BWO s gaan vermoedelijk naar vrijdag) voor besluitvorming over geluid etc. Na het BWO gaat de besluitvorming dan via RLO van 22/2 naar de MR van 25 /2. Dit traject neemt AZ voor haar rekening.

Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Fijn weekend nog,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e -
 DGMO
Onderwerp: juridische ondersteuning
Datum: zondag 16 januari 2022 09:48:00

Hoi 5.1.2.e

Ik merk dat er meer en meer juridische vraagstukken op ons bord komen en ik schat in dat die druk ook politiek de komende periode groter wordt (om uit te zoeken of we andere wegen kunnen bewandelen). Ik vroeg me even af op welke termijn we denken extra capaciteit binnen te hebben en hoe we dat dan gaan organiseren (bij HBJZ/ deels programma? → ik heb geen voorkeur maar wil wel weten wie ik als aanspreekpunt kan zien.

merk dat ik terughoudend ben met vragen uitzetten omdat de collega's het al zo druk heb
 De vragen die ik nu in ieder geval al heb

- Biedt het instrumentarium van de NOVI nog extra juridische mogelijkheden om zaken te versnellen c.q. wetgeving buiten werking te stellen?
- Is het denkbaar dat het kabinet op welke manier dan ook besluit dat de habitatrichtlijn ondergeschikt is aan iets anders ? crisis en herstelwet?
- Op welke termijn denken we eventueel naar Brussel te gaan over ons dilemma 'balanced approach en habitatrichtlijn. Overigens begrijp ik dat 5.1.2.e daar een rol in zou kunnen vervullen
- Ik kreeg vrijdag nog de vragen mee of er überhaupt nog gekeken wordt naar een andere manier van omgaan met stikstof (zie remkes voor luchtvaart of advies commissie Elverdingh). Gevraagd om dat te toetsen bij 5.1.2.e maar goed dat dat ook nog juridisch wel in de gaten wordt gehouden of dat we nog terug moeten naar die afslag?

Groet 5.1.2.e

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

Als ik mail verzend buiten kantooruren dan verwacht ik daar niet gelijk een antwoord op

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DBO
Cc: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Verzoek EZK mbt BWO's Schiphol
Datum: dinsdag 18 januari 2022 15:19:00

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 18 januari 2022 14:52

Aan: 5.1.2.e - DGLM

CC: 5.1.2.e; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
 - DGLM

Onderwerp: Verzoek EZK mbt BWO's Schiphol

Beste 5.1.2.e,

Vanuit EZK het verzoek om voor de BWO's stikstof Schiphol onze beide ministers, MEZK en MKE (Klimaat en Energie) uit te nodigen.

Voor het secretariaat – de contactgegevens van het secretariaat van minister Jetten zijn

5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e @minezk.nl

Met vriendelijke groet,

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

Verzonden: zondag 16 januari 2022 09:12

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 @minaz.nl>; 5.1.2.e (IRF) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e
 (AL GT) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>;
 5.1.2.e 5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e
 @minbzk.nl>; 5.1.2.e @minaz.nl>; 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl>;
 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e (FIN/AL)
 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @minlnv.nl>;
 5.1.2.e @mindef.nl

CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minbzk.nl>;
 5.1.2.e @minbzk.nl>; 5.1.2.e @minezk.nl>;
 5.1.2.e @minbzk.nl>; 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 - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: agenda BWO

Collega,s

Zoals toegezegd zou ik nog laten weten wat de koers wordt voor het BWO Schiphol.

Met AZ afgesproken dat 25 januari ingezet wordt als technische briefing voor de (nieuw) betrokken bewindspersonen op het dossier Schiphol. Uitnodigingenbeleid zelfde als laatste BWO. Wij gaan er vanuit dat Min Landbouw ook uitgenodigd moet worden (naast Minister Stikstof en Natuur) als dat anders is hoor ik het graag. Hoor ook nog graag van BZK hoe zij het zien met de portefeuilles.

Ons secretariaat Minister zal hiervoor de uitnodiging verzorgen.

Daarnaast zal AZ inzetten op een regulier BWO Schiphol voor 11 februari (de BWO s gaan vermoedelijk naar vrijdag) voor besluitvorming over geluid etc. Na het BWO gaat de besluitvorming dan via RLO van 22/2 naar de MR van 25 /2. Dit traject neemt AZ voor haar rekening.

Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Fijn weekend nog,

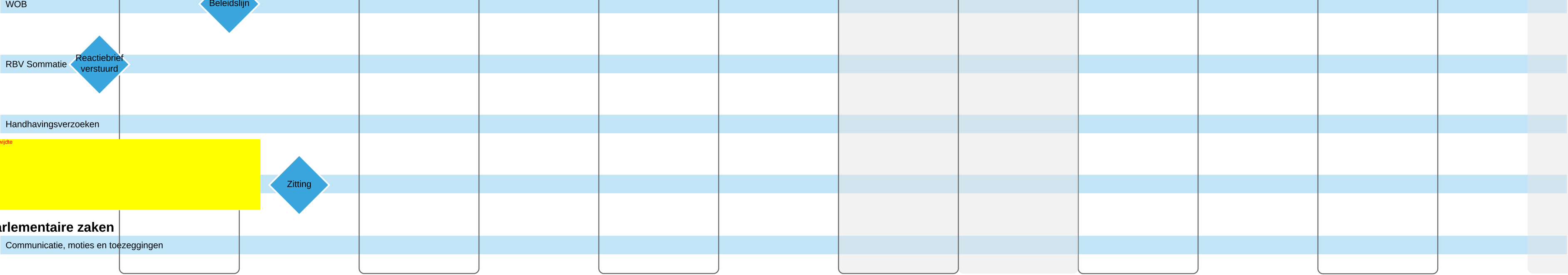
5.1.2.e



Wet- en regelgeving



Gerechtelijke procedures



Parlementaire zaken





Minister

Bestuurskern

Programma Schiphol
Cluster B

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

20 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/14988

nota ter informatie

Technische briefing minister voor NenS en IenW

Inleiding

Maandag 24 januari heeft u een gezamenlijk overleg met de minister voor NenS over de stikstof- en geluidsproblematiek. In dit overleg, een technische briefing, wordt u gezamenlijk bijgepraat over de problematiek en de aanpak voor de stikstofproblematiek t.a.v. Schiphol. Ter voorbereiding op en als leidraad voor dit overleg krijgt u een presentatie die wij samen met LNV hebben opgesteld. Deze vindt u bijgevoegd bij deze nota.

In deze nota wordt nog een aantal bespreekpunten aan u meegegeven. Daarbij zal achtereenvolgens worden ingegaan op de relatie met andere luchthavens en specifiek Lelystad en de dilemma's uit de presentatie.

In de bijlage treft u enige achtergrondinformatie over de hoofdlijnen van het Coalitieakkoord en de stand van zaken van de natuurvergunning bij andere luchthavens.

Relatie Schipholbesluitvorming en regionale luchthavens

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

- Het belangrijk is bij de Schipholbesluitvorming rekenschap te geven van de precedentwerking naar de regionale luchthavens en daar expliciet aandacht aan te geven, ook voor wat betreft de financiële consequenties.

Dilemma's in presentatie

Proces (lange lijnen vs. korte termijn)

In de presentatie wordt het beeld geschetst over het totale vraagstuk en de complexiteit om hier invulling aan te geven. Hiervoor is allereerst een beeld nodig over de uitgangspunten voor de natuurvergunning. Gelet op complexiteit van opeenvolgende besluitvorming, juridisch bezwaar- en beroepsprocedures, tussentijdse wijzigingen van het banenstelsel is het niet eenvoudig om te komen tot een uitvoerbaar toetsingskader vanuit de bevoegd gezagen LNV en DGMI. Na de advisering door de Landsadvocaat zal u over de definitieve uitgangspunten vanuit DGMI worden geadviseerd. Deze uitgangspunten zijn nodig om een stap te zetten in de zoektocht naar oplossingsrichtingen: we weten nu nog niet exact in welke natuurgebieden welke depositieruimte moet worden gevonden. Vervolgens is het vanuit de publieke belangen die binnen het luchtvaartbeleid worden geborgd (in dit geval mn veiligheid, netwerkqualiteit, leefbaarheid) wenselijk dat LNV binnen de wettelijke kaders van de natuurwetgeving tot een definitief vergunningbesluit komt waarbij de 5^e baan nog steeds kan worden gebruikt, bijvoorbeeld via een vergunning onder voorwaarden.

U kunt aangeven dat:

- Het belangrijk is dat er op korte termijn duidelijkheid komt over deze uitgangspunten, en de voorwaarden waaronder een vergunning kan worden verstrekt zodat er stappen kunnen worden gezet om invulling te

geven aan de afspraak van het coalitieakkoord om in 2022 besluiten over Schiphol en Lelystad te nemen.

Integraal vs. verkokerd en samenwerking.

U kunt aangeven dat:

- Om tot een oplossing van de stikstofproblematiek te komen het belangrijk is om integraal en gezamenlijk (rekening houdend met eenieders verantwoordelijkheid) naar de vraagstukken te kijken.
- Dit vraagt dat betrokkenen over eigen sectorale (wetgevende) grenzen durven heen te kijken om een integrale beslissing te nemen.
- U wilt verkennen of andere betrokken departementen deze insteek willen ondersteunen.

Openbaarheid

De Kamer is op hoofdlijnen geïnformeerd over het lopende proces maar omdat sprake is van een vergunningprocedure tussen het bedrijf Schiphol en LNV als vergunningverlener is tot nu toe geen gedetailleerde informatie verstrekt, bijvoorbeeld over de 5^e-baanproblematiek. De Kamer heeft gevraagd om zo transparant mogelijk geïnformeerd te worden.

U kunt verkennen:

- Hoe de minister voor Nens aankijkt tegen het delen van informatie over de voorliggende thematiek gecombineerd met de vertrouwelijkheid die benodigd is en blijft in het proces.

5.1.2.e

Bijlage: Achtergrondinformatie Luchthavens en Coalitieakkoord**Stand van zaken procedure natuurvergunningen regionale luchthavens**

buiten reikwijdte

**Specifiek Lelystad**

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



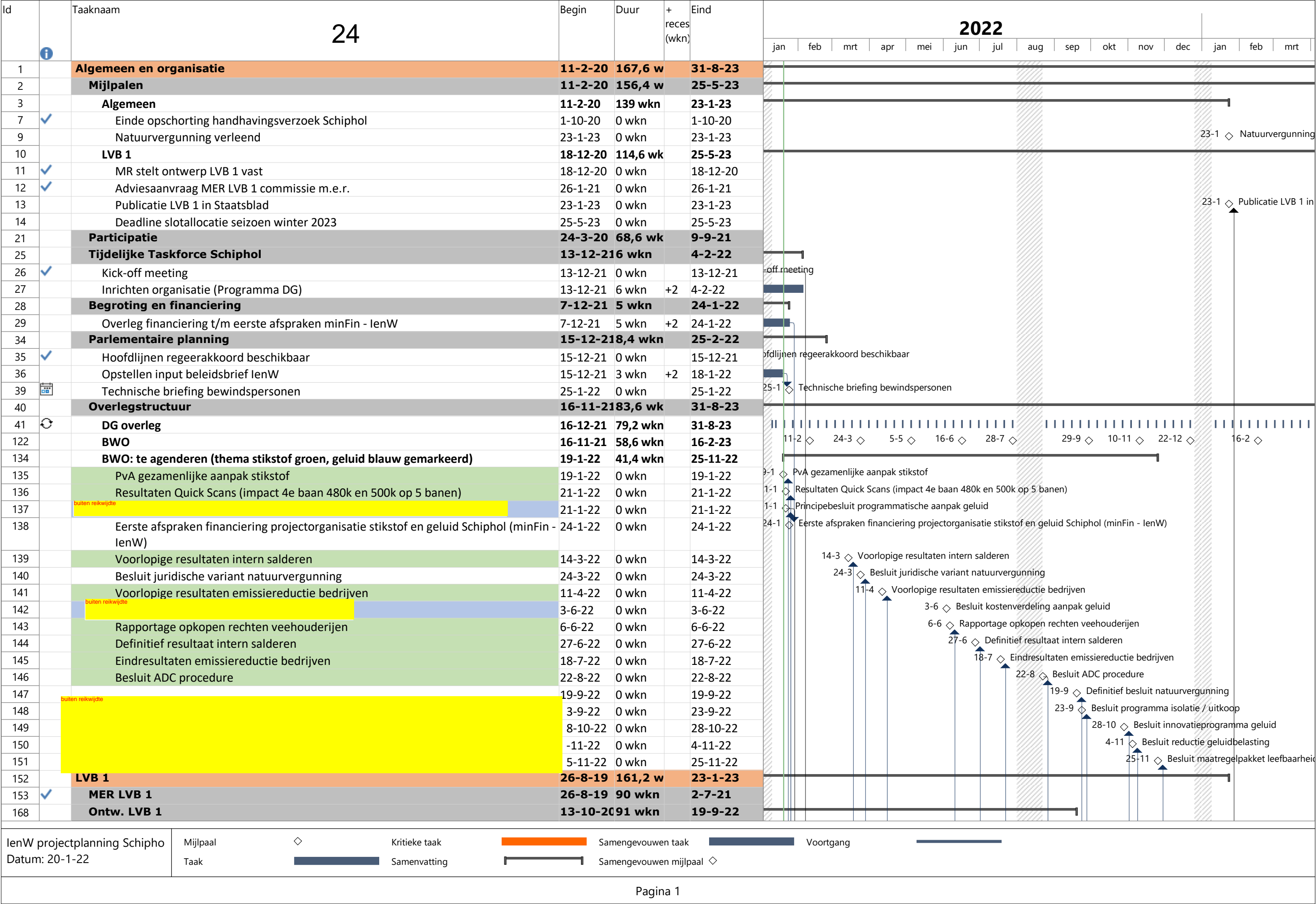
buiten reikwijdte



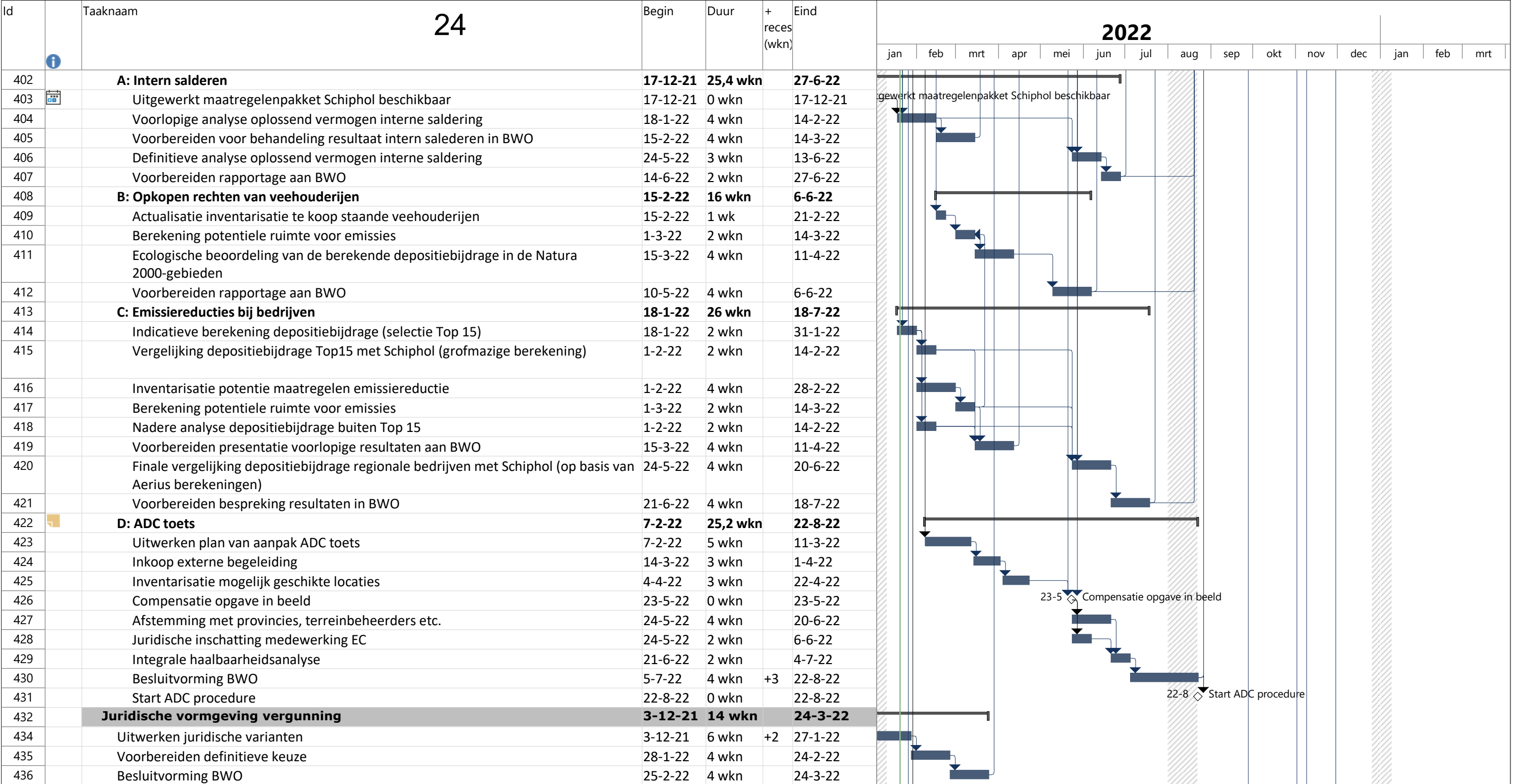
Coalitieakkoord stikstof (vanuit DGMO).

Het CA kent een stevige ambitie t.a.v. verschillende ontwikkelingen, waaronder woningbouw en de energietransitie, maar ook het behouden van de hubfunctie van Schiphol, terwijl er met het voorliggende CA geen perspectief of enige stikstofruimte (door inzet van maatregelen) aan deze ontwikkelingen wordt geboden. Tegelijkertijd wordt met het CA de reductieopgave voor 2030 fors vergroot en komen minder middelen beschikbaar dan benodigd werden geacht voor het oorspronkelijke lagere doel. Dat zet de ruimte en juridische onderbouwing voor ontwikkelingen verder onder druk. Het beleidsprogramma moet hier echt aandacht aan schenken én meer perspectief voor ontwikkelingen gaan bieden. Er zal minimaal afgesproken moeten worden dat een deel van de reductieopbrengst van de 25 mld. maatregelen via stikstofbanken ingezet moet kunnen worden voor maatschappelijke activiteiten en ontwikkelingen. In het huidige voorstel ontbreekt de aandacht hier volledig

voor. Dat brengt ook het politieke risico met zich mee dat er 25 miljard besteed gaat worden, terwijl Nederland op slot blijft zitten.



[illegible]



Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - FIB-UDAC-FenI
Cc: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol
Datum: vrijdag 21 januari 2022 07:59:20
Bijlagen: image001.png

25

Beste 5.1.2.e

Dit tijdstip lukt mij niet. Kan het om half negen?

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - FIB-UDAC-FenI 5.1.2.e @minienw.nl> namens 5.1.2.e
5.1.2.e - FIB-UDAC-FenI 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: vrijdag 21 jan. 2022 7:42 AM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol

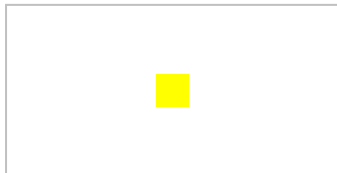
5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

T: 5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Uitvoering en Decentraal Advies en Control (UDAC)
Financiën en Inkoop
5.1.2.e
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20906 2500 EX Den Haag



Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE:
Datum: vrijdag 21 januari 2022 10:55:00

26

Thnx we gaan eens luisteren

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: vrijdag 21 januari 2022 00:49

Aan: 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp:

Deze bijlage is wel handig om bij de hand te hebben in het overleg dat 5.1.2.e heeft gepland. Zet alle schipholbesluitvorming in de tijd op een rijtje. De kern van de vraag waar het bevoegd gezag zich voor gesteld ziet is, als ik het een beetje begrijp, en dan leid ik waarschijnlijk aan zelfoverschatting:

- de vergunningaanvraag is gebaseerd op lvb 2008, een vijfbanenstelsel met alle wetten en regels die daarmee samenhangen, zoals rond geluid, 480 K vliegbewegingen.
- in het voorlopige beoordelingskader voor de referentiesituatie komt men nu uit op vier banen in 1996
- dan ontstaat een probleem als je moet gaan rekenen want je vergelijkt een appel met een peer: in 1996 golden andere wetten en regels voor geluid etc bij vier banen dan later bij vijf banen
- als je een appels met appels vergelijking wilt maken dan moet je in het verleden een besluit vinden dat ook op vijf banen is gestoeld. En dan komt men dus uit bij 2000 met 460k vliegbewegingen max. 2008 doet er dan niet meer toe.

5.1.2.e

Ik probeer het simpel op te schrijven maar dat is bijna onmogelijk.

Groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: 3. Presentatie TB_bewindpersonen 24 01 2022
Datum: zaterdag 22 januari 2022 10:25:00
Bijlagen: presentatie tb bewindpersonen 24-01-22.ppt

Graag deze versie vervangen in ibabs voor presentatie bewindpersonen maandag

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

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

Verzonden: vrijdag 21 januari 2022 18:09

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

Onderwerp: 3. Presentatie TB_bewindpersonen 24 01 2022

Hi,

Heb nav verzoek 5.1.2.e net 1 sheet over risico's toegevoegd.

De risico's die we altijd hebben geschetst als gevolg ontbreken van een natuurvergunning (zie onder 4.)

Grt

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

Recordnummer: IENW/BSK-2022/14943

Titel: 3. Presentatie TB_bewindpersonen 24 01 2022



Minister

28

Bestuurskern

Programma Schiphol
Cluster B

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

24 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/16714

nota ter informatie

Technische briefing Schiphol Geluid en Stikstof

Inleiding

Woensdag 26 en donderdag 27 januari heeft u samen met een aantal bewindspersonen een technische briefing over de stikstof- en geluidsproblematiek bij Schiphol. In dit overleg wordt u gezamenlijk bijgepraat over de problematiek en de aanpak voor de stikstofproblematiek t.a.v. Schiphol. Ter voorbereiding op en als leidraad voor dit overleg krijgt u een presentatie die wij samen met LNV hebben opgesteld. Deze vindt u bijgevoegd bij deze nota. De nota van afgelopen maandag is tevens ter informatie bijgevoegd. Daar vindt u ook verdere achtergrondinformatie over de relatie met andere luchthavens en de dilemma's die naar voren komen in de presentatie.

Bespreekpunten n.a.v. de presentatie (agendapunt 3)

Aan de hand van de presentatie kunt u van de bewindspersonen van onderstaande departementen bijgevoegde inbreng verwachten:


Woensdag 26 januari:

5.1.2.i jo. 5.2.1

buiten reikwijdte



5.1.2.1 jo. 5.2.1



5.1.2.e jo. 5.2.1

Communicatie (agendapunt 4)

Naar aanleiding van een verzoek van de fractie van GroenLinks over het toesturen van juridische adviezen, een commissiebrief met het verzoek om toe te lichten welke alternatieven worden onderzocht en wat gevolgen zijn van eventuele krimp en de toezegging uit de Kamerbrief van 10 december om te komen met een voorstel voor goede informatievoorziening over dit dossier wordt aan een Kamerbrief gewerkt. De primaire verantwoordelijk voor het informeren van de TK hierover ligt bij de minister van IenW en de minister voor N&S.

U kunt aangeven dat:

Het opstellen van deze brief – en straks ook de periodieke voortgangsrapportages – het dilemma oplevert om enerzijds zo open en transparant mogelijk te communiceren over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden.

U kunt verkennen:

- Hoe de aanwezige bewindspersonen aankijken tegen het delen van informatie over de voorliggende thematiek gecombineerd met de vertrouwelijkheid die benodigd is en blijft in het proces.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Bijpraten team LVB Schiphol
Datum: maandag 24 januari 2022 13:19:00

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: maandag 24 januari 2022 10:44

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

CC: 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp: RE: Bijpraten team LVB Schiphol

Dag allen,

Hierbij de agenda voor het overleg van vanmiddag 13.30-14.15 uur.

Agenda 24/01

1. Terugkoppeling briefing lenW/N&S
2. Bespreken TB woensdag
3. Bespreken agenda gesprek M woensdag
4. Bespreken agenda DG overleg vrijdag.

Groet,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

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

Verzonden: donderdag 20 januari 2022 14:26

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

CC: 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp: FW: Bijpraten team LVB Schiphol

Tijd: maandag 24 januari 2022 13:30-14:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

-----Oorspronkelijke afspraak-----

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

Verzonden: vrijdag 14 januari 2022 13:33

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

CC: 5.1.2.e DGLM

Onderwerp: Bijpraten team LVB Schiphol

Tijd: maandag 24 januari 2022 13:30-14:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

Wordt 2x per week ingepland. Graag de **reeks accepteren**, per keer kan altijd geweigerd worden.

Grt,

Van: 5.1.2.e [redacted] DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: DATUM GEWIJZIGD: Wekelijks Overleg LVB Schiphol 17 februari
Datum: maandag 24 januari 2022 10:50:00

Van: DBO-min

Verzonden: maandag 24 januari 2022 10:30

Aan: 5.1.2.e [redacted] DGLM ; 5.1.2.e [redacted] - DGLM ; 5.1.2.e [redacted]
[redacted] - DGLM ; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ ; 5.1.2.e [redacted] - DBO ; 5.1.2.e [redacted]
[redacted] - DGMI ; 5.1.2.e [redacted] - DBO ; 5.1.2.e [redacted] DGMo ;
5.1.2.e [redacted] - DBO

CC: DBO-min ; Postbus DGLM

Onderwerp: DATUM GEWIJZIGD: Wekelijks Overleg LVB Schiphol 17 februari

Beste collega's,

Ter informatie: De datum van het Wekelijks Overleg LVB Schiphol op donderdag 17 februari is gewijzigd naar **maandag 14 februari van 13.00 – 14.0 uur**.

Een aangepast webex-vergaderverzoek volgt separaat.

Graag doorgeven aan betrokkenen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e [redacted]

T 5.1.2.e [redacted]

31

agenda

Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

24 januari 2022

Betreft	Agenda briefing over Schiphol met Minister van Infrastructuur en Waterstaat en Minister voor Natuur en Stikstof
Vergaderdatum	24 januari 2022
Vergadertijd	11.30 – 12.30 uur
Vergaderplaats	Teams

1. Opening

2. Algemeen

3. Technische briefing

- Presentatie

5.1.2.i jo 5.2.1

4. Communicatie en parlementaire zaken

- Communicatie aan de Kamer

5. Afsluiting

32

agenda

Bestuurskern
Programma Schiphol

's-Gravenhage
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
M 5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

Datum

24 januari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/16803

Betreft Technische briefing Schiphol Geluid en Stikstof
Vergaderplaats Maaszaal via Webex

Vergaderdatum, vergadertijd en aanwezigheid

Woensdag 26 januari zullen deelnemen aan het overleg van 11.30 - 12.30 uur:

- De Minister van Financiën;
- De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening;
- De Minister van Natuur en Stikstof.

Donderdag 27 januari zullen de volgende bewindspersonen deelnemen aan het overleg:

- De Minister van Economische Zaken en Klimaat (9.30-10.30 uur);
- De Minister van Rechtsbescherming (9.30-10.30 uur);
- De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (9.30-10.30 uur);
- De Minister van Klimaat en Energie (9.30-10.30 uur);
- De Staatssecretaris van Defensie (9.30-10.30 uur);
- De Minister van Natuur en Stikstof (10.00-10.30 uur).

1. Opening

2. Algemeen

3. Technische briefing

- Presentatie

5.1.2.i jo. 5.2.1

4. Communicatie

5. Afsluiting

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Cc: postbus dgmi; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: FW: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/492 : LV M Gespreksnota Schiphol 26-1
Datum: dinsdag 25 januari 2022 18:04:00
Bijlagen: nota wekelijks overleg M over Schiphol 26-1-22.doc

Beste 5.1.2.e,
 Bijgaand ter informatie de gespreksnota zoals deze in de rondzendmap is opgenomen ter voorbereiding op het wekelijks overleg LVB Schiphol van morgenmiddag. Hierin wordt aangekondigd dat M IenW wordt bijgepraat over de laatste ontwikkelingen.
 Groet, 5.1.2.e

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

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 15:05
Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/492 : LV M Gespreksnota Schiphol 26-1

Goedemiddag,

Hierbij ter info de complete set stukken voor het wekelijkse overleg Schiphol met M van morgen.

Mocht ik iemand vergeten zijn, laat het dan gerust weten.

Groet,
5.1.2.e

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

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/492
 Titel: LV M Gespreksnota Schiphol 26-1



Minister

33a

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

21 januari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/15330

nota ter informatie

Periodiek intern overleg Schiphol; LVB en Stikstof

Inleiding

De komende periode wordt op verschillende inhoudelijke thema's (stikstof, geluid en gebiedsontwikkeling) in afstemming met de andere betrokken departementen toegewerkt naar een aantal doelstellingen ter voorbereiding op besluitvorming over de natuurvergunning en het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Om u structureel te informeren over de voortgang van dit proces staat een periodiek overleg gepland. De meest actuele masterplanning is bijgevoegd.

Geluid

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte

Stikstof

Het bevoegd gezag voor de natuurvergunning (LNV) en MER (DGMi) heeft in november een beoordelingskader opgesteld dat de basis vormt voor de aanvullingen die Schiphol moet doen om tot een definitieve vergunning te komen. De kern van dit beoordelingskader is dat voor de referentiesituatie wordt uitgegaan van een vierbanenstelsel en 480.000 vliegbewegingen. Het bevoegd gezag heeft de afgelopen periode technisch overleg gevoerd over dit kader met Schiphol. Naar aanleiding van die gesprekken zijn additionele vragen gesteld aan de landsadvocaat. We willen u samen met DGMi bijpraten over de laatste ontwikkelingen rond de vergunningprocedure en de achtergrond en mogelijke effecten van de vragen die aan de landsadvocaat zijn voorgelegd.

Maandag 24 januari vindt een gesprek met technische briefing plaats over het LVB en de natuurvergunning met u en de minister voor Natuur en Stikstof. De technische briefings met de overige betrokken bewindspersonen staan gepland voor woensdag 26 en donderdag 27 januari.

Daarnaast heeft de EK in december gevraagd om een technische briefing over de Schipholproblematiek. Deze staat op dit moment gepland voor 3 februari. We hebben in november een technische briefing gegeven voor de TK (deels openbaar en deels vertrouwelijk). Voor de hand ligt om een gelijksoortige briefing te geven waarin we samen met LNV ingaan op het belang van het afronden van het LVB en het beëindigen van anticiperend handhaven, het verloop van de vergunningprocedure en de lopende juridische procedures zoals de sommatie. Tegelijkertijd zijn er sinds de briefing aan de TK de nodige ontwikkelingen geweest: de problematiek van de vijfde baan was toen nog niet bekend. De vraag is hoe we hier het beste mee om kunnen gaan.

Ter bespreking:

- (1) Bespreken stand van zaken vergunningprocedure
- (2) De oogst ophalen van de briefings met de minister van Natuur en Stikstof en de overige leden van het BWO
- (3) Ten aanzien van de briefing aan de Eerste Kamer bespreken hoe we kunnen zorgen dat beide Kamers over dezelfde informatie beschikken, bijvoorbeeld door op zo kort mogelijke termijn een extra briefing aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer te geven waarin de commissie kan worden bijgepraat over de laatste ontwikkelingen.

Gebiedsgerichte aanpak

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte



Communicatie

Naar aanleiding van een verzoek van de fractie van GroenLinks over de toesturen van juridische adviezen, een commissiebrief met het verzoek om toe te lichten welke alternatieven worden onderzocht en wat gevolgen zijn van eventuele krimp en de toezegging uit de Kamerbrief van 10 december om te komen met een voorstel voor goede informatievoorziening over dit dossier wordt aan een Kamer brief gewerkt..

Dilemma bij opstellen van deze brief is enerzijds transparantie over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden. Dit onderwerp zal ook kort ter sprake komen tijdens het overleg van komende maandag tussen u en de Minister voor natuur en stikstof.

Wij hebben al met u besproken dat we in deze brief, in samenwerking met DCO, willen proberen om een zo open en transparant mogelijke boodschap te

geven. Aan een versie van deze brief wordt nog gewerkt. Deze ontvangt u voorafgaand aan het overleg.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM
Onderwerp: FW: Technische briefing 26 en 27 januari Geluid en Stikstof Schiphol
Datum: dinsdag 25 januari 2022 13:41:00
Bijlagen: agenda technische briefing.pdf

Voor ibabs

Van: 5.1.2.e DGLM

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 13:30

Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e (IRF) ;
 5.1.2.e (AL GT) ; 5.1.2.e @minlnv.nl ; 5.1.2.e @minezk.nl ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e @minaz.nl ; 5.1.2.e - DGLM ;
 5.1.2.e @minjenv.nl ; 5.1.2.e (FIN/AL) ;
 5.1.2.e @minlnv.nl ; 5.1.2.e @mindef.nl ; 5.1.2.e @minlnv.nl
CC: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e (IRF/IENW) ; 5.1.2.e
 , 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Technische briefing 26 en 27 januari Geluid en Stikstof Schiphol

Goedemiddag,

In aanvulling op de presentatie stuur ik jullie bij deze de agenda voor de technische briefings van 26 en 27 januari.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 12:12

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e @minaz.nl>; 5.1.2.e (IRF) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e
 (AL GT) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl 5.1.2.e @minlnv.nl>;
 5.1.2.e @minezk.nl 5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e
 @minbzk.nl>; 5.1.2.e @minaz.nl 5.1.2.e @minaz.nl>; 5.1.2.e
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl
 5.1.2.e @minjenv.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e
 (FIN/AL) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl 5.1.2.e @minlnv.nl>;
 5.1.2.e @mindef.nl 5.1.2.e @mindef.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl
 5.1.2.e @minlnv.nl>
CC: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minbzk.nl>;
 5.1.2.e @minbzk.nl>; 5.1.2.e @minezk.nl>;
 5.1.2.e @minbzk.nl>

Onderwerp: Technische briefing 26 en 27 januari Geluid en Stikstof Schiphol

Dag allen,

Woensdag en donderdag vindt er een technische briefing plaats over de stikstof- en geluidsproblematiek bij Schiphol. Deze vinden hybride plaats vanuit de Maaszaal via Webex. In dit overleg worden de bewindspersonen gezamenlijk bijgepraat over de problematiek en de aanpak voor de stikstofproblematiek t.a.v. Schiphol. Ter voorbereiding op en als leidraad voor dit overleg stuur ik u allen de presentatie die wij samen met LNV hebben opgesteld (zie bijlage). De technische briefing is met ambtelijke ondersteuning (1 persoon).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: FW: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/784 : DGMI nota ter info M stand van zaken passende beoordeling Schiphol
Datum: dinsdag 25 januari 2022 20:50:00

tk

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

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 20:49

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

Onderwerp: RE: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/784 : DGMI nota ter info M stand van zaken passende beoordeling Schiphol

Beste 5.1.2.e

5.1.2.i
 De redeneerlijn is in het gesprek uitvoerig besproken, ook aanleiding om over deze ontwikkeling M te informeren. Schriftelijk advies volgt uiterlijk vrijdag.

Groet, 5.1.2.e

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

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

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 20:08

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

Onderwerp: RE: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/784 : DGMI nota ter info M stand van zaken passende beoordeling Schiphol

Hoi 5.1.2.e

Heeft gesprek met LA vandaag niet plaatsgevonden?

Groet 5.1.2.e

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

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

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 17:40

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 - DGLM

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

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

postbus dgmi 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/784 : DGMI nota ter info M stand van zaken passende beoordeling Schiphol

Beste allen,

Naar aanleiding van het gesprek met de Landsadvocaat hebben we vanuit de DGMI-lijn deze nota voorbereid ter informatie en vooruitlopend op de mondelinge toelichting morgenmiddag met M IenW in het wekelijks overleg LVB Schiphol.

Groet, 5.1.2.e

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

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/784

Titel: DGMI nota ter info M stand van zaken passende beoordeling Schiphol



OPENBAAR
Minister

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e
5.1.2.e
minienw.nl

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/17748

nota ter informatie

Vervolgproces MER en LVB Schiphol; stand van zaken
natuurvergunning/passende beoordeling en
adviesvraag Landsadvocaat

Inleiding

Eind december zijn LNV, IenW/DGMI en Schiphol gestart met een serie technische overleggen om binnen de uitgangspunten dat de vijfde baan geen onderdeel uit kan maken van de referentiesituatie en uitgaande van een representatieve vlootsamenstelling te komen tot een uitvoerbaar kader als basis voor de vergunningaanvraag en de passende beoordeling.

Mondelinge toelichting wekelijks overleg LVB Schiphol

Middels deze nota wordt u vooruitlopend op de mondelinge toelichting van 26 januari (tijdens het wekelijks overleg LVB Schiphol) geïnformeerd over de voorlopige uitkomsten van deze overleggen en de nadere vragen zoals voorgelegd aan de Landsadvocaat over het LVB2008 en de wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996 in 2000.

Vervolgproces

Zodra het schriftelijk advies van de Landsadvocaat is ontvangen zal u middels een separate beslisnota worden gevraagd om in te stemmen met de definitieve uitkomsten. Vervolgens (nadat het BWO daarover is geïnformeerd) zullen de nadere uitgangspunten en kaders per formele brief worden voorgelegd aan Schiphol. In afstemming met LNV zal daarbij ook inzicht gegeven worden in welke afwegingsruimte nog resteert en/of welke onomkeerbare stappen hiermee worden gezet voor de mogelijke inzet van het juridisch instrumentarium om de operaties op de vijfde baan te kunnen continueren vooruitlopend op definitieve legalisatie onder de Wet natuurbescherming.

Referentiesituatie

- Omdat de vijfde baan geen onderdeel uit kan maken van de referentiesituatie is door Schiphol de vraag gesteld welke betekenis dan gegeven kan worden aan latere beperkingen als deze beperkingen voor wat betreft de uitvoerbaarheid onlosmakelijk verbonden zijn met operaties op een vijfbanenstelsel.

- In de redeneerlijn van Schiphol zou dan aan het LVB2008 geen betekenis hoeven te worden gegeven voor de referentiesituatie en daarmee zou de bovengrens van 480.0000 vliegtuigbewegingen komen te vervallen als relevante inperking voor het bestaand recht.
- Om te komen tot een redeneerlijn wat vervolgens dan wel een relevante inperking is voor het bestaand recht val je terug op de situatie ten tijde van het Aanwijzingsbesluit 1996. Hierin is een geluidscontour opgenomen, en een maximum gesteld aan aantallen passagiers en tonnage vracht.
- Vanaf het moment dat het Aanwijzingsbesluit 1996 in werking trad was al duidelijk dat dit besluit te krap was voor de operaties van Schiphol (ging uit van een scenario van 320.000 vliegtuigbewegingen in 2003; terwijl er in 1997 al 350.000 vliegtuigbewegingen plaatsvonden). Er volgde allerlei bezwaar- en beroepsprocedures; gelijktijdig werd er gewerkt aan een wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996.
- Resultaat was dat het kabinet in 2000 een wijziging aangebracht op het Aanwijzingsbesluit 1996 met een staffel van 420.000 vliegbewegingen in 2000, 440.000 in 2001, en 460.000 in 2002. Dit om het groeitempo van Schiphol te matigen en in de pas te laten lopen met vlootvernieuwing en de daaruit resulterende hinderreductie.
- LNV heeft bij monde van RVO eerder naar deze wijziging van het Aanwijzingsbesluit gekeken en in de beslissing op bezwaar op het handhavingsbesluit in 2020 overwogen dat deze beperkingen op het aantal vliegtuigbewegingen slechts van tijdelijke aard zijn omdat na 2002 er immers geen regulering was op het aantal vliegtuigbewegingen en Schiphol zich verder zou kunnen ontwikkelen.
- Deze redenering gaat echter voorbij aan het feit dat de Afdeling van de Raad van State eind 2002 een expiratedatum aan het besluit heeft gekoppeld omdat deze vanaf 2003 niet voldeed aan de gestelde kaders uit de planologische kernbeslissing voor Schiphol en omgeving. Vanaf 1 april 2003 moest een nieuw besluit worden genomen om de operaties op de luchthaven voort te kunnen zetten. Dit is ook gebeurd met het eerste LVB op 20 februari 2003, gelijktijdig met de opening van de vijfde baan.
- Met andere woorden, Schiphol had op basis van de wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer vliegtuigbewegingen kunnen afwikkelen op het vierbanenstelsel dan hetgeen maximaal was voorgeschreven voor het jaar 2002.
- De expiratedatum van dit gewijzigd aanwijzingsbesluit is een nieuw inzicht dat niet eerder aan IenW/DGMI is voorgelegd en waar ook in de eerdere bezwaarprocedures geen afweging op heeft plaatsgevonden. Ook LNV heeft niet kunnen traceren dat hier eerder over is gesproken.
- Hierover zijn vervolgvragen gesteld aan de Landsadvocaat, mede gelet op eerdere adviezen van de Landsadvocaat en zijn directe betrokken vanuit de zijde van LNV bij vervolggesprekken met Schiphol.
- De verwachting is dat de Landsadvocaat hier eind deze week een schriftelijk advies over uit zal brengen.

Representatieve vlootsamenstelling

- LNV en DGMI hebben toegelicht aan Schiphol dat het toepassen van een representatieve vlootsamenstelling in de referentiesituatie tegemoet moet komen aan de eerdere kritiek van de Commissie voor de m.e.r.. De commissie stelde dat de emissies in de referentiesituatie worden overscha en consistent dient te zijn met de manier waarop deze emissies voor de projectsituatie in beeld wordt gebracht.

- Schiphol heeft naar aanleiding hiervan twee alternatieve benaderingen voorgesteld die meer stroken met de realiteit en meer in overeenstemming zijn met de benadering zoals gekozen voor de projectsituatie.
- LNV en DGMI hebben geconstateerd dat de alternatieve benaderingen voor de vlootsamenstelling in de referentiesituatie met meer verfijning beter aansluit bij de realiteit. Dit leidt ook tot een hogere representativiteit en een kleiner verschil ten opzichte van gerapporteerde emissies over de periode 2008-2019.
- Om de representativiteit te vergelijken is gevraagd om dit ook in beeld te brengen voor de geselecteerde vlootsamenstelling in de projectsituatie.
- Daarnaast heeft DGMI nog aandacht gevraagd voor de verklaring van het verschil tussen gerealiseerde emissies in de jaren 2018-2019 (met nagenoeg 500.000 vliegtuigbewegingen) en de berekende projectemissies om een onderschatting hiervan uit te sluiten.
- Op het moment dat Schiphol ook deze informatie heeft aangeleverd verwacht LNV en DGMI instaat te zijn om vervolgens nadere kaders mee te geven aan Schiphol.

ACHTERGROND

Eerdere besluitvorming

Besluit op handhavingsverzoek (2 april 2020)

- LNV concludeert in het kader van een handhavingsverzoek van Greenpeace en Mobilisation for the Environment (MOB) dat voor de operaties op de luchthaven een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.
- Schiphol dient voor de referentiesituatie uit te gaan van het maximum gebruik op grond van het LVB2008, uitgaande van 480.000 vliegtuigbewegingen.

Beslissing op bezwaar, besluit op handhavingsverzoek (29 september 2020)

- LNV (bij monde van RVO) verklaart de bezwaren van MOB en Schiphol Airport ongegrond.
- Voor wat betreft de referentiesituatie dienen er ook berekeningen te worden uitgevoerd voor de in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting om aan te tonen dat destijds niet minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren.
- Over het Aanwijzingsbesluit 2000 overweegt LNV dat de beperking voor het aantal vliegtuigbewegingen in 2000, 2001 en 2002 "slechts een tijdelijke regulering van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de aan de luchthaven toekomende ruimte binnen de milieugrenzen betrof".

Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming (15 februari 2021)

- LNV publiceert het voornemen om een vergunning te verlenen voor de exploitatie van de luchthaven tot een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen. Omdat er nog een surplus is aan stikstofrechten (ca. 30% meer bestaand recht dan nodig voor de huidige activiteit) kan extern gesaldeerd worden met Lelystad Airport.
- Voor de vlootsamenstelling in de referentiesituatie kon - met een zekere realitycheck - per geluidscategorie het vliegtuigtype geselecteerd worden met de hoogste stikstofemissies.
- Onderliggend aan de vergunningaanvraag zijn geen berekeningen uitgevoerd naar de in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting.

Benodigde aanvullingen op Wnb-vergunningaanvraag Schiphol (6 juli 2021)

- LNV vraagt naar aanleiding van ontvangen zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. om aanvullende berekeningen: maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen op de Europese referentiedatum 10 juni 1994; en aan te tonen dat de referentiesituatie (op basis van het LVB2008) ook mogelijk zou zijn geweest op basis van het Aanwijzingsbesluit 1996.

Kabinetsbesluit afstandsgrens bij depositieberekeningen (9 augustus 2021)

- LNV informeert Schiphol over het kabinetsbesluit en de gevolgen voor de vergunningaanvraag.
- Duidelijk is dat als gevolg van de 25 kilometer rekengrens er geen (volledige) externe saldering meer mogelijk is voor de eerste 10.000 vliegbewegingen aan handelsverkeer op Lelystad Airport.

Inhoudelijke tussenstappen

Overleg Schiphol met bevoegd gezagen

- Schiphol is van mening dat aan het verzoek om aanvullingen op de vergunningaanvraag kan worden voldaan zonder aanvullende depositieberekeningen voor zolang zij kunnen aantonen dat het aantal vliegtuigbewegingen - dat mogelijk was op de Europese referentiedatum en op basis van het Aanwijzingsbesluit - niet minder is dan 480.000 vliegtuigbewegingen.
- LNV is voornemens een brief te sturen met een nadere verduidelijking maar ziet hier vooralsnog vanaf in afwachting van aanvullende analyses van Schiphol.
- DGMI stelt vragen bij de voorgestelde benadering van Schiphol om middels een vereenvoudigde geluidsberekening aan te tonen dat er meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen konden worden uitgevoerd: vraagt daarbij aandacht voor consistentie met eerdere beslissing op bezwaar, realiteitsgehalte, en ruimtelijke verschuiving als gevolg van de aanleg van de vijfde baan.
- LNV informeert, in afstemming met IenW/DGMI, Schiphol mondeling dat als uitgangspunt voor de afleiding van de referentiesituatie uitgegaan dient te worden van een vierbanenstelsel (zonder vijfde baan). Waarbij in lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. ook in de referentiesituatie met een representatieve vlootsamenstelling dient te worden gerekend.
- Schiphol wijst op de grote maatschappelijke consequenties hiervan. Als de vijfde baan niet vergund zou kunnen worden, kan dat grote gevolgen hebben voor de ruimtelijke opgave om geluidhinder te reduceren.
- Ook heeft Schiphol aandacht gevraagd voor de uitvoerbaarheid: als je de beperkingen uit het LVB2008 (die uitgaan van een vijfbanenstelsel) betreft bij een referentiesituatie die uitgaat van een vierbanenstelsel leidt dat tot een fictief scenario dat nooit uitgangspunt is geweest voor besluitvorming.

5.1.2.i

5.1.2.1

Juridisch kader

- Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol kan niet worden vastgesteld zonder een volledige en juiste passende beoordeling (als integraal onderdeel van het MER). Vooralsnog is de inzet altijd erop gericht geweest te komen tot een inhoudelijke consistente beoordeling door de bevoegd gezagen IenW/DGMI en LNV op basis van dezelfde passende beoordeling.
- In de passende beoordeling moet worden beoordeeld of het verschil tussen bestaand recht in de referentiesituatie en de aangevraagde activiteit leidt tot een toename van depositie in N2000-gebieden, en zo ja, of sprake kan zijn van significante negatieve gevolgen. Indien significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dan moet er mitigerende maatregelen (in- en externe saldering) worden genomen om de natuurlijke kenmerken van de N2000-gebieden niet aan te tasten. De mitigerende maatregelen dienen vast te staan bij het indienen van de aanvulling op de passende beoordeling door Schiphol. Indien ook na het nemen van mitigerende maatregelen significante gevolgen niet geheel kunnen worden uitgesloten, kan een ADC-toets plaatsvinden.

5.1.2.1

- Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de ontvangen zienswijzen geven geen aanleiding van de voorgenoemde procedure af te wijken. In de voorgenoemde procedure wordt als pragmatische insteek gekozen dat de besluitvorming over het LVB niet eerder plaatsvindt dan dat er een definitieve natuurvergunning is vastgesteld (zie bijlage).

Rollen en verantwoordelijkheden

- Voor zowel LNV in de rol van bevoegd gezag voor de vergunningverlening Schiphol Airport op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) als DGMI

in de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is de opgave om te komen tot een besluit over de passende beoordeling dat goed navolgbaar is, uitlegbaar en zo juridisch houdbaar als mogelijk is.

- De passende beoordeling is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie. De Commissie heeft in haar toetsingsadvies ook het ontwerp Wnb-vergunning betrokken.
- LNV is op grond van de Wet milieubeheer aangewezen als wettelijk adviseur voor DGMI voor de toetsing van de (aanvulling op de) passende beoordeling benodigd voor het MER. Het primaat voor de toetsing van de passende beoordeling ligt daarmee bij LNV. Waarbij DGMI en LNV streven naar inhoudelijke overeenstemming bij de beoordeling van documenten zoals die onderliggend zijn aan de besluitvorming.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - FIB-IWA; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: actiepunten komende weken
Datum: woensdag 26 januari 2022 13:08:00

36

Hoi 5.1.2.e

Wat mij betreft aandachtspunten voor komende weken alvast eerste aanzet !

Op nr 1,2,3 strakke voorbereiding voor BWO 11/2 met volgende agendapunten

- 1) Stand van zaken uitgangspunten natuurvergunning (LNV/ DGMI) en doorkijk naar instrumentarium (daarna gaat brief uit richting Schiphol en staat het dus vast)
- 2) Doorkijk proces richting volgend BWO (en)/ tijdslijn

buiten reikwijdte

- 5) Concept TK brief (als die niet al eerder uitgaat)

Bij alle punten moet ook helder zijn wat is het besluit, wat vragen we dan aan wie. Waarbij richting moet zijn dat punt 2/3 /4/5 zoveel mogelijk hamerstukken zijn!!!

Deze structuur moet dus ook richting DG overleg voorbereid worden. Ik hoor graag ook nog wat nu vrijdag wordt besproken.

Daarvoor zijn nodig

- Consequenties in beeld van uitgangspunten natuurvergunning op hoofdlijnen incl wat de juridische stappen kunnen zijn die schiphol kan nemen en wat daar de effecten van zijn
- Wat we op dit moment uit aan het zoeken zijn (totaal overzicht stikstofmaatregelen)

Verder

- Bestedingsplan financieel
- Communicatieplan
- Participatieplan

5.1.2.e

5.1.2.e

Secretariaat : 5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Als ik mail verzend buiten kantooruren dan verwacht ik daar niet gelijk een antwoord op

37

agenda

Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

26 januari 2022

Betreft	Agenda overleg met Minister van Infrastructuur en Waterstaat over LVB1 Schiphol
Vergaderdatum	26 januari 2022
Vergadertijd	16.45 – 17.45 uur
Vergaderplaats	Webex

1. Opening

buiten reikwijdte

- Thema Stikstof

buiten reikwijdte

- buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

4. BWO 11 februari

Met het aantreden van het nieuwe kabinet worden de meest betrokken bewindslieden als eerste stap door middel van een technische briefing bijgepraat over het dossier.

In het eerste inhoudelijke BWO kan naar verwachting over de volgende onderwerpen worden gesproken:

- Stand van zaken, planning en aanpak Stikstofmaatregelen.

- buiten reikwijdte

-

Bestuurskern

Programma Schiphol

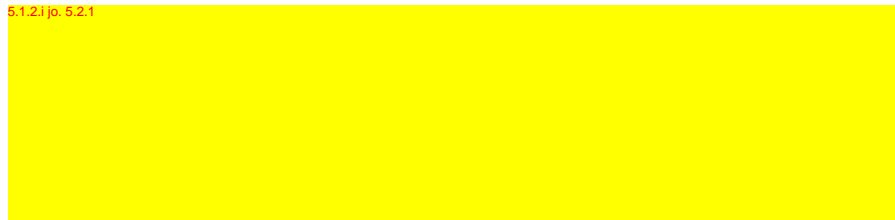
Datum

26 januari 2022

5. Communicatie en parlementaire zaken

- Kamerbrief

5.1.2.1 jo. 5.2.1



- Briefing Eerste Kamer 3 februari 2022

6. Afsluiting

38

agenda

Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

26 januari 2022

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	28 januari 2022
Vergadertijd	11:15-12:00
Vergaderplaats	Webex

Agenda**1. Opening en mededelingen****2. Verslag overleg 14 januari en openstaande acties**

buiten reikwijdte

Openstaande acties:

- In het overleg van 14-1 is alle aanwezigen nadrukkelijk verzocht nog eens goed te kijken naar mogelijke oplossingsrichtingen aangaande de problematiek rond de natuurvergunning en zijn specifiek Defensie, Rijksvastgoedbedrijf, EZK en LNV gevraagd naar een aanvullende reactie.

3. Terugkoppeling technische briefings met bewindspersonen op 26 en 27 januari

- Mondelinge toelichting

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

Bespreekpunten stikstof:

- LNV kan een toelichting geven op de stand van zaken/het proces rondom de totstandkoming van de uitgangspunten voor de aanvullingen op de vergunningsaanvraag voor Schiphol en buiten reikwijdte

- buiten reikwijdte
- IenW geeft een mondelinge toelichting van de stand van zaken aanpak stikstof, zoals geformuleerd in het eerder gedeelde plan van aanpak. Daarbij wordt ook ingegaan op de producten die worden geleverd aan het bewindspersonenoverleg:
 1. Quick scan impact 500k op 5 banen ten opzichte van 4 banen (huidige beeld van de referentie) (RHDHV)
 2. Mitigatie en compensatie van de (rest)opgave (RHDHV):
 - a. Intern salderen
 - b. Extern salderen veehouderijen
 - c. Kansen Industrie
 3. Matrix met kansrijke vormen voor de natuurvergunning (LNV en IenW)
 4. Vervolgproces
- Terugkoppeling EZK over het gevoerde gesprek tussen EZK en IenW over de kansrijkheid van een aanpak voor piekuitstoters/piekbelaasters en de meekoppelkansen die verduurzaming en stikstofreducerende maatregelen kunnen bieden voor de eventuele restopgave van Schiphol.

Bestuurskern
Programma Schiphol

Datum
26 januari 2022

Volgende DG-overleg zal een matrix worden voorgelegd met daarin de verschillende mogelijkheden voor het verstrekken van een vergunning rekening houdend met de complexiteit als gevolg van het ontbreken van het bestaand recht voor de Polderbaan. Ook zal er dan een eerste beeld liggen van de opgave als gevolg van de Polderbaan.

Bespreekpunten geluid:

buiten reikwijdte

Bespreekpunten gebiedsontwikkeling:

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

Bestuurskern
Programma Schiphol

Datum
26 januari 2022

6. Ter informatie : Impactanalyse

- Mondelinge toelichting op de impactanalyse die door PWC wordt uitgevoerd.

7. Ter informatie: Communicatie en parlementaire zaken.

De beantwoording van Kamervragen EK is deze week verzonden.

Naar aanleiding van een verzoek van de fractie van GroenLinks over het toesturen van juridische adviezen, een commissiebrief met het verzoek om toe te lichten welke alternatieven worden onderzocht en wat gevolgen zijn van eventuele krimp en de toezegging uit de Kamerbrief van 10 december om te komen met een voorstel voor goede informatievoorziening over dit dossier wordt aan een Kamerbrief gewerkt.

Dilemma bij opstellen van deze brief is enerzijds transparantie over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden. Daarbij is specifiek ook sprake van de wens om een vorm te vinden om de inhoud van de analyse van RHDHV, waarover NOS in december berichtte, zo transparant mogelijk met kamer te delen via deze brief.

Hierbij ontvangt u een tussenversie van de betreffende Kamerbrief, inzet is dat een met u afgestemde versie van deze brief medio februari aan de TK wordt verzonden.

Bijlage 7.1: Concept kamerbrief

8. Ter informatie: Masterplanning overall programma

Bijgevoegd zijn een overzichtsplanning en een gedetailleerde ter informatie.

buiten reikwijdte

9. Afsluiting

De volgende DG-overleggen zijn gepland voor 4-2 en 24-2.

Voorraadagenda (in ontwikkeling):

4-2	Overall programmaplan Tijdelijke Taskforce Schiphol (TTS)
-----	---

Bestuurskern

Programma Schiphol

Geplande overleggen**Datum**

26 januari 2022

3-2	Technische briefing TK
4-2	DG overleg
11-2	BWO
16-2	Regeringsverklaringsdebat commissie
24-2	DG overleg
24-2	Commissiedebat Luchtvaart

Van: 5.1.2.e) - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e) - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e DGMI; 5.1.2.e DGMI
Onderwerp: RE: IENW BSK-2022 17748 01. nota ter informatie M_DGMI_stand van zaken passende beoordeling.PDF
Datum: woensdag 26 januari 2022 10:59:00
Bijlagen: image002.png

Reactie opmerking M op nota (laatste vraag is de centrale vraag)

“?” bij overweging in beslissing op bezwaar over Aanwijzingsbesluit uit 2000: dat deze beperkingen op het aantal vliegtuigbewegingen slechts van tijdelijke aard zijn omdat na 2002 er immers geen regulering was op het aantal vliegtuigbewegingen en Schiphol zich verder zou kunnen ontwikkelen
 Antwoord:

- Ten tijde van de beslissing op bezwaar is geen rekening gehouden met het feit dat er een expiratedatum gekoppeld is door de Raad van State aan het Aanwijzingsbesluit zoals gewijzigd in 2000.
- Schiphol had op basis van de wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer vliegtuigbewegingen kunnen afwikkelen op het vierbanenstelsel dan hetgeen maximaal was voorgeschreven voor het jaar 2002.

“Wat wordt bedoeld met de projectsituatie?”

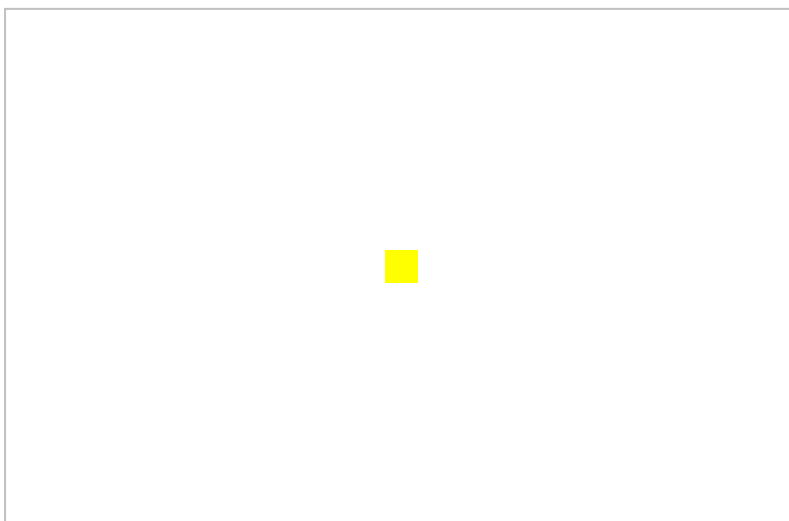
Antwoord:

- De situatie zoals deze wordt aangevraagd, ook wel genoemd “de voorgenomen activiteit”.

“Wat was het verschil? Graag toelichting wat met de onderschatting wordt bedoeld.”

Antwoord:

- De NOx emissie ontwikkeling door vliegverkeer Schiphol zoals opgenomen in de Emissieregistratie geeft voor 2018 en 2019 (met nagenoeg 500.000 vliegtuigbewegingen) een hoeveelheid NOx van ca 3600-3700 ton per jaar (zie figuur hieronder).
- Het luchtkwaliteitsrapport rapporteert ca. 3300-3400 ton NOx-emissies per jaar (op basis van RMI-methode). Dit verschil is bijna 10% en laat zich nu nog niet verklaren.
- Onderschatting betekent hier dat het effect van de activiteit niet valt binnen de bandbreedte van wat in het MER is onderzocht.



“Wat waren beperkingen uit LVB2008?”

Antwoord:

- Meest relevante beperkingen zijn de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten; grenswaarden voor lokale luchtverontreiniging en voorschriften ten aanzien van baangebruik overdag en in de nacht bij verschillende meteocondities.

- Daarnaast is in de nota van toelichting opgenomen dat er een nieuw besluit nodig was om meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen af te kunnen wikkelen op Schiphol. LNV heeft dit aantal van 480.000 vliegtuigbewegingen ook als een relevante beperking gezien uit het LVB2008.

“Dit is toch tegenstrijdig? Worst case maar wel realiteitsgehalte?”

Antwoord:

- Dat lijkt inderdaad tegenstrijdig. De reden waarom ook de Commissie voor de m.e.r. spreekt over een realistisch worst-case is omdat Schiphol mag uitgaan van hetgeen maximaal was toegestaan (worst-case) en tegelijkertijd wel ook een scenario moet presenteren waarvan op z’n minst mag worden verwacht dat het zich in de praktijk ook had kunnen voordoen (realistisch).
- Bijvoorbeeld men mag rekenen met 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002; ook al vlogen er destijds veel minder vanwege 9/11; echter voor de vlootsamenstelling kan men vervolgens niet doen alsof er alleen maar een paar vliegtuigtypes met de hoogste NOx-uitstoot Schiphol zou aandoen.

5.1.2.i

5.1.2.i

5.1.2.i

- LNV is als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming primair verantwoordelijk. Momenteel is HBJZ met WJZ (juridische dienst van LNV) nog de verschillende opties qua juridisch instrumentarium aan het uitwerken met als doel om de operaties op de vijfde baan te kunnen continueren vooruitlopend of definitieve legalisatie onder de Wet natuurbescherming. Onze inschatting is dat de keuze voor een redenering op basis van het Aanwijzingsbesluit zoals gewijzigd in 2000 niet leidt tot een beperking in het gebruik van het juridisch instrumentarium zoals dat nu wordt onderzocht.
- Impact: Opgave tot mitigeren zal waarschijnlijk groter worden. Kanttekening daarbij is wel dat de bijdrage van luchtvaart relatief beperkt is; elke mitigatie zal al snel leiden tot een overshoot aan mitigatie en daarmee maar beperkt afhankelijk van de aantallen vliegtuigbewegingen. De opgave is vooral de ruimtelijke spreiding, naar verwachting zal deze nauwelijks verschillen.

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

Verzonden: woensdag 26 januari 2022 09:18

Aan: 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

5.1.2.e - DGMI 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: IENW BSK-2022 17748 01. nota ter informatie M_DGMI_stand van zaken passende beoordeling.PDF

Beste allen,

De minister heeft kennisgenomen van de nota – dit tbv de bespreking vandaag in het LVB overleg. Zie in de bijlage een aantal vragen/opmerkingen.

Mvg 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM
Onderwerp: FW: DG-overleg Schiphol 28 januari 2022
Datum: donderdag 27 januari 2022 13:50:00
Bijlagen: agenda dg-overleg 28-1-22.doc

binnen reikwijdte
 buiten reikwijdte

diverse bijlagen: zie inventarislijst

Prioriteit:

Stukken voor morgen voor ibabs (stukken van gisteren waren niet de definitieve stukken maar mijn stukken om mee te lezen)

Van: 5.1.2.e) - DGLM

Verzonden: donderdag 27 januari 2022 13:49

Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e @minaz.nl; 5.1.2.e (IRF) ;

5.1.2.e (AL GT) ; 5.1.2.e @minezk.nl; 5.1.2.e

@minaz.nl; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e @minjenv.nl;

5.1.2.e @minInv.nl; 5.1.2.e FIN/AL) ; 5.1.2.e @minInv.nl;

5.1.2.e @minInv.nl; 5.1.2.e @mindef.nl

CC: 5.1.2.e (IRF/IENW) ; 5.1.2.e @minezk.nl; 5.1.2.e Christiaan) - DGLM ;

5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e

- FIB-IWA

Onderwerp: DG-overleg Schiphol 28 januari 2022

Urgentie: Hoog

Goedemiddag allen,

Hierbij ontvangt u de stukken voor het DG-overleg Schiphol van morgen.

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



gespreksnota

Gesprek Minister en dhr. Benschop

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

27 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/19735

Aanleiding en doel

Op maandag 24 januari verzocht u een voorstel te doen voor het voeren van een aantal prioritaire gesprekken in het Schipholdossier. Het eerste gesprek is met dhr. Benschop op dinsdag 1 februari. In deze nota geven we u een aantal besprekspunten en achtergrondinformatie over de lopende processen van het MER, het LVB en de natuurvergunning. U wordt in het gesprek begeleid door

5.1.2.e

Positionering

U vroeg ons een voorstel te doen hoe u zich in het gesprek kunt positioneren. In het kader van de problematiek rond Schiphol is op ministerieel niveau afgesproken dat een programmatische aanpak aan de orde is en dat IenW daarover de regie voert. Het doel van het programma is een vastgesteld Luchthavenverkeersbesluit en daarmee een stabiel, houdbaar en gedragen (juridisch) kader voor de operatie van de luchthaven Schiphol in de toekomst. Schiphol is een van de stakeholders en heeft als initiatiefnemer een bepalende rol in verschillende onderdelen van het programma.

Geadviseerd wordt:

- De kennismaking te voeren vanuit uw rol als regisseur van het programma.

U kunt:

- Het gesprek vanuit deze rol benutten om te spreken over de manier waarop binnen het programma zal worden samengewerkt met Schiphol.
- Vanuit deze positie schetsen dat u grofweg drie mogelijkheden ziet hoe Schiphol zich kan verhouden tot het programma:
 - als partner: meewerkend stakeholder in het brede programma Schiphol met een duidelijke, nader af te spreken rolverdeling, waarbij IenW Schiphol kan ondersteunen in bestuurlijke en interdepartementale overleggen en processen;

- meer beperkt: als belanghebbende van het LVB, maar zonder bredere betrokkenheid bij het programma Schiphol;
 - niet als partner: maar uitsluitend vanuit de belangen van de Schiphol Group.
- dhr. Benschop vragen naar zijn wensen en ideeën voor de samenwerking.

Kernboodschap

Vanuit uw rol is het van belang twee boodschappen aan SPL over te brengen:

1. Schiphol aanspreken op het maximaal doorzetten en zichtbaar maken van inspanningen rondom intern salderen zoals versnelde elektrificatie van de grondoperatie. Door de afwachtende ('meestribbelende') houding van Schiphol kan (ook) bij het bevoegd gezag een beeld ontstaan dat Schiphol onvoldoende werkt aan oplossingen waardoor het bevoegd gezag niet geneigd zal zijn om binnen de kaders van de wet te zoeken naar creatieve oplossingsrichtingen. Wij constateren dat Schiphol bij extern salderen terughoudend is in het nemen en voorbereiden van maatregelen (zoals de voorbereiding van eventuele uitkoop van agrarische bedrijven en andere maatregelen) omdat Schiphol van opvatting lijkt dat er oplossingsrichtingen mogelijk zijn waarbij een vergunning wordt afgegeven zonder restopgave. Wij achten de kans klein dat geen van deze maatregelen nodig zal zijn; er zal een opgave resteren en daar zal Schiphol een zichtbare bijdrage aan moeten leveren. Dat sluit ook aan bij de gedachte van het kabinet dat alle sectoren hun steentje moeten bijdragen aan de stikstofproblematiek. Daarom is het van belang dat Schiphol duidelijk gaat maken hoe zij hun rol dan wel zien.
2. Schiphol stelt zich formeel en terughoudend op over communicatie richting het parlement. Vanuit haar rol als initiatiefnemer en de daarbij behorende juridische positie kan daar een zekere mate van begrip voor worden opgebracht. Tegelijkertijd lijkt Schiphol zich onvoldoende rekenschap te geven van het dilemma dat openheid over de problematiek (ook richting de Tweede Kamer) nodig is om in samenwerking met het Rijk stappen te zetten rond de natuurvergunning en ook in gezamenlijkheid te zoeken naar mogelijke maatregelen.

Toelichting

Achtergrond Schiphol

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) bevat onder meer regels voor het gebruik van de luchthaven Schiphol. Het LVB moet worden gewijzigd om het zogeheten Nieuwe normen- en handavingsstelsel juridisch te verankeren, het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 500.000 per jaar vast te leggen en het anticiperend handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te beëindigen. De wijziging van het LVB biedt rechtszekerheid voor zowel Schiphol als voor de omwonenden van de luchthaven. Het LVB is vertraagd door het ontbreken van een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Zonder die vergunning, waarvoor het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het bevoegd gezag is, kan het LVB niet door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gewijzigd.

Schiphol zal op korte termijn een besluit moeten nemen over de vervolgstappen die het bedrijf wil zetten in de aanvraag van de natuurvergunning. LNV zal gezamenlijk met DGMI binnenkort duidelijkheid geven over de uitgangspunten voor deze natuurvergunning.

Vervolgproces aanvulling passende beoordeling/natuurvergunning

- 2 februari overleg met de Landsadvocaat over de resterende open punten met betrekking tot de redenering over de referentiesituatie
- 9 februari ambtelijk besluitvorming over standpunten aanvulling passende beoordeling
- 11 februari wordt het bewindslidenoverleg geïnformeerd over de besluitvorming die LNV als bevoegd gezag voornemens is te plegen

Uitgangspunten natuurvergunning/stikstof

Er ligt op dit moment nog een adviesaanvraag bij de landsadvocaat. Hierover volgt morgen een gesprek met u. U ontvangt van DGMi een nota hierover. Schiphol is in gesprek met het bevoegd gezag over het beoordelingskader en weet dat het bevoegd gezag als volgt naar het beoordelingskader kijkt:

- De vijfde baan (Polderbaan) valt buiten referentiesituatie. Voor gebruik van de Polderbaan is er een Wnb-vergunningplicht en een opgave voor Natura 2000-gebieden.
- De opgave van 480.000 naar 500.000 vluchten moeten qua stikstof ook volledig worden gemitigeerd of gecompenseerd.

Nota bene: DGMi heeft u geïnformeerd dat vanuit het bevoegd gezag vragen zijn gesteld aan de landsadvocaat en dat hieruit kan volgen dat de referentie naar 460.000 vliegbewegingen gaat. Schiphol beschikt nog niet over die informatie. Dit moet door het bevoegd gezag met SPL worden gedeeld, niet door u.

Vanuit de bevoegd gezagrol zal u, naar aanleiding van de reactie van LNV, binnenkort een aanvulling vragen op de passende beoordeling (dit is het natuurdeel dat onderdeel is van de MER voor het LVB) zoals deze benodigd is om de wijziging van het LVB vast te stellen. Het streven daarbij is om tot inhoudelijke overeenstemming met LNV te komen, als primair bevoegd gezag voor de passende beoordeling.

Tijdens het gesprek kunt u verwachten dat:

- Dhr. Benschop zal aangeven dat hij twijfels heeft over het proces dat het bevoegd gezag doorloopt. Hij zal naar verwachting benadrukken dat het proces om te komen tot een natuurvergunning te zeer een zoektocht is geworden naar juridische zekerheid terwijl de verwachting is dat elk besluit tot aan de RvS zal worden bevochten.
- Hij zal benadrukken dat voor Schiphol twee opties op tafel liggen op het moment dat vanuit het bevoegd gezag een brief wordt ontvangen over het beoordelingskader:
 - (1) de vergunningaanvraag intrekken waarna LNV waarschijnlijk zal gaan handhaven en juridische procedures volgen of:
 - (2) de lopende vergunningaanvraag aanpassen op het beoordelingskader dat het bevoegd gezag heeft opgesteld. In dat geval zal Schiphol maximale zekerheid wensen te krijgen van het bevoegd gezag over de voorwaarden waaronder de vergunning wordt afgegeven. Schiphol zal willen voorkomen dat zij voorwaarden krijgt opgelegd waar zij als bedrijf niet in voldoende mate zelf op kan sturen of waar zij niet aan kan voldoen, bijvoorbeeld omdat er stikstofruimte moet worden gevonden die er niet is of waar Schiphol onvoldoende met mitigatie (interne saldering) voor kan zorgen.

Tijdens het gesprek kunt u vragen:

- Hoe dhr. Benschop de vele ambtelijke gesprekken tussen Schiphol en LNV beoordeelt en hoe Schiphol in proces betrokken wil blijven binnen de huidige vergunningaanvraag?
- Wat dhr. Benschop verwacht van het proces tussen Schiphol en LNV ten aanzien van de mogelijke aanvullingen op de passende beoordeling? Welke uitgangspunten zijn volgens dhr. Benschop werkbaar om te komen tot een natuurvergunning voor de operatie op Schiphol.
- Hoe dhr. Benschop het proces ziet na de bespreking met de Landsadvocaat van 2 februari en de brief die Schiphol zal ontvangen na 11 februari. Welk proces gaat Schiphol doorlopen om tot een keuze te komen over het vervolg.
- Of Schiphol inmiddels bereid is, wanneer er een restopgave is, actief aan de slag te gaan met het maken van een verdere verdiepingsslag t.a.v. de interne en externe maatregelen die genomen kunnen worden?

U kunt aangeven dat:

- U het belangrijk vindt dat Schiphol op basis van de uitgangspunten, zoals deze worden verwoord in de brief die zal worden verstuurd na 11 februari, actief aan de slag gaat met het aanvullen van de passende beoordeling.
- U verwacht dat Schiphol actief meewerkt aan de zoektocht, implementatie en financiering van maatregelen (zowel intern als extern) om een eventuele restopgave te mitigeren.
- Maandag 24 januari heeft u samen met de Minister van Natuur en Stikstof gesproken over de beeldvorming rondom de stikstofproblematiek bij Schiphol. Waar dhr. Benschop eerder in de media heeft aangegeven de stikstofopgave op eigen initiatief te willen aanpakken, zou het verstandig kunnen zijn om gezamenlijk tot een strategie te komen waarin naar voren komt dat het Rijk ook Schiphol laat bijdragen aan de nationale stikstofopgave en dat de luchthaven geen uitzonderingspositie heeft in deze.

Open communicatie met Eerste en Tweede Kamer:

Schiphol is zeer terughoudend over het delen van informatie die nu in het kader van vergunningverlening op tafel ligt. Hierover heeft dhr. Benschop met DGLM gesproken. In het kader van de briefing aan de TK die wij op 3 februari verzorgen heeft dhr. Benschop bijvoorbeeld aangegeven dat hij zorgen heeft of de benodigde vertrouwelijkheid in acht zal worden genomen omdat dit kwetsbaar kan zijn voor de positie van het bedrijf in de procedure met LNV. Als het aan Schiphol ligt communiceren wij niet of zeer terughoudend over de huidige problematiek.

Vanuit IenW hebben we aangegeven aan een brief te werken waarin dilemma's over de zoektocht naar openheid worden geschetst: Maatschappelijke en politieke verantwoording vraagt om een open overheid; complexiteit en procesbelang van de Staat vraagt ook om ruimte om in een vertrouwelijke sfeer onderling informatie en opvattingen te kunnen uitwisselen.

U kunt aangeven dat:

- het opstellen van deze brief – en straks ook de periodieke voortgangsrapportages – het dilemma oplevert om enerzijds zo open en transparant mogelijk te communiceren over het proces en uitgangspunten

rondom de natuurvergunning en anderzijds het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden.

- U kunt een toelichting vragen aan dhr. Benschop op zijn positie in deze. U kunt onderstrepen dat zowel u als de minister van N&S zo open mogelijk met de Kamer willen communiceren en de Kamer mee willen kunnen nemen in de bestuurlijke dilemma's zonder daarbij de positie van de Staat te schaden.
- U kunt erkennen dat Schiphol een eigenstandige juridische positie heeft als bedrijf/vergunningaanvrager en tegelijkertijd een beroep doen op de heer Benschop om vanuit de positie als staatsdeelneming en de daaraan verbonden publieke belangen ook maximaal te ondersteunen dat informatie (al dan niet vertrouwelijk) met de Kamer kan worden gedeeld.

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



5.1.2.e



Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Bijpraten natuurvergunningen regionale luchthavens
Bijlagen: [FW terugkoppeling LNV DGMI AZ.msq](#)

42

5.1.2.e

Ik zie donderdag geen ruimte om af te spreken dus plan woensdag half uurtje in om bij te praten over SvZ natuurvergunningen EA/ RTHA/MAA.

Gr

5.1.2.e

buiten reikwijdte



Van: 5.1.2.e) - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e HBJZ; 5.1.2.e) - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: FW: terugkoppeling LNV/ DGMI/ AZ
Datum: vrijdag 28 januari 2022 13:26:00
Bijlagen: bijlage buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

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

Verzonden: woensdag 26 januari 2022 14:58

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

Onderwerp: terugkoppeling LNV/ DGMI/ AZ

Net gesprek gehad met bevoegd gezag en AZ.

-voor BWO 12/12 maakt LNV/ DGMI een notitie met daarin de voornemens waar te landen mbt uitgangspunten vergunning en daarnaast een doorkijk richting mogelijkheden voor afweging proportionaliteit cq. Risicovorming

- Voor BWO maart moeten wij dan het beeld leveren op de proportionaliteit (effecten 4^e/ 5^e baan/ stikstofopgave en haalbaarheid) en bevoegd gezag opties tav juridisch instrumentarium

Dit zo ook opnemen met doorkijk in tijdslijn met de vraag wie dan wat moet doen

Nog doorgesproken over gebiedsgerichte aanpak

- Vraagt dus echt uitspraak van BWO dat vooruitlopend op alle gebiedsaanpakken deze regio met absolute spoed stikstofruimte aan gaat pakken op alle mogelijke manieren met daarbij al concrete

buiten reikwijdte

5.1.2.e

Secretariaat 5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Als ik mail verzend buiten kantooruren dan verwacht ik daar niet gelijk een antwoord op

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - HBIZ; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: FW: Signaal: MOB opnieuw naar I&W voor handhaving Schiphol
Datum: vrijdag 28 januari 2022 15:40:00
Bijlagen: [image002.jpg](#)

Van: 5.1.2.e - DCO

Verzonden: vrijdag 28 januari 2022 15:01

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

Onderwerp: Signaal: MOB opnieuw naar I&W voor handhaving Schiphol

Schipholwatch meldt op [Twitter](#) en hun [website](#) dat MOB opnieuw naar I&W stapt om aan te dringen op handhaving m.b.t. Schiphol. Op de website van MOB zelf is nog niet iets te zien.

5.1.2.e



< 3



OK, dank je wel!

20:59 ✓✓

28 jan. 2022

buiten reikwijdte



MP reageerde rustig op
en natuurvergunning
(‘onvermijdelijk begrijp ik’). Als
we meer weten over
vervolgproces, planning en
relatie met (overloop) Schiphol,
weer terug laten komen.

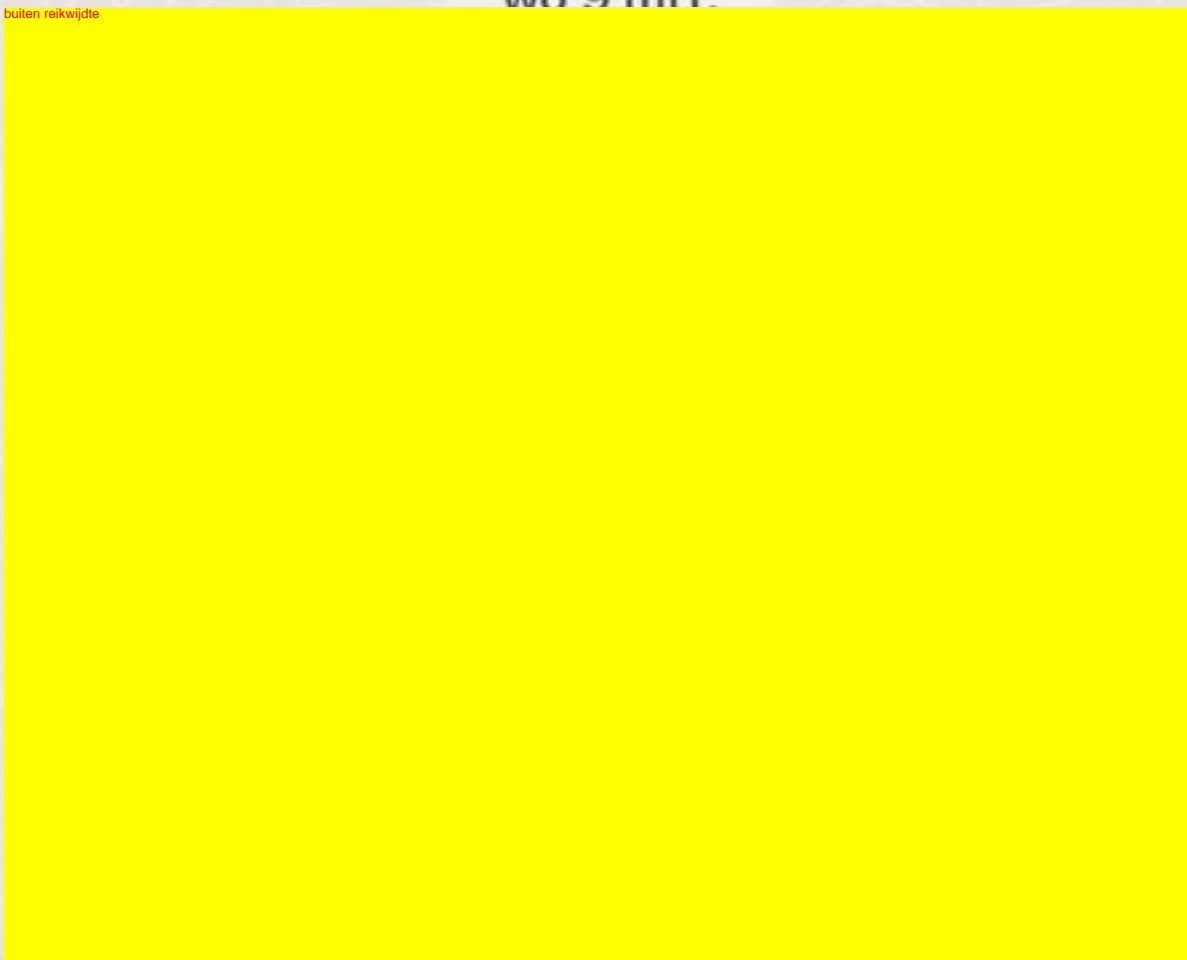
09:52

OK, dank

10:50 ✓✓

wo 9 mrt.

buiten reikwijdte



Van: 5.1.2.e [redacted] DGMI
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] -
DGMI; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] -
[redacted] - HBJZ
Onderwerp: Overleg beslisnota
Bijlagen: 01 beslisnota nadere uitgangspunten passende beoordeling. 02
schipholbesluitvorming [redacted]

Laatste versie zoals deze in CM is opgenomen

buiten reikwijdte verzoek

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



45a

OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan
Van

Minister
DGMI (in afstemming met HBJZ, DGLM en LNV)

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Opgesteld door

S.T.Z.e

Beslistermijn

2 februari 2021

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

nota

Vervolg m.e.r.-procedure LVB Schiphol; nadere
uitgangspunten passende beoordeling

Aanleiding

Eind december zijn LNV, DGMI en Schiphol gestart met een serie technische overleggen om te komen tot een uitvoerbaar kader voor de benodigde aanvulling op zowel de aanvraag natuurvergunning (bevoegd gezag: LNV) als de passende beoordeling ten behoeve van de vaststelling van de wijziging van het LVB Schiphol (bevoegd gezag: DGMI).

Middels deze beslisnota wordt u meegenomen in de nadere uitgangspunten voor de afleiding van de referentiesituatie (het bestaand recht) in de passende beoordeling. U wordt gevraagd in te stemmen met het naar voren brengen van deze uitgangspunten in het vervolgoverleg met Schiphol op 2 februari. Deze stap is noodzakelijk om Schiphol aan de slag te laten gaan met de uitwerking, het uitvoeren van de stikstofberekeningen. Met deze berekeningen krijgen we een exact beeld over de resterende stikstofopgave. Dit inzicht is nodig om ook scherp te krijgen welke concrete maatregelen dienen te worden genomen om het stikstofeffect teniet te doen, inclusief verwacht tijdspad voor het kunnen vaststaan van het effect van deze maatregelen.

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van de nadere uitgangspunten voor de afleiding van de referentiesituatie in de passende beoordeling en in te stemmen met het naar voren brengen van deze uitgangspunten in het vervolgoverleg met Schiphol op 2 februari.

Voorgestelde nadere uitgangspunten

- Naar aanleiding van het nader advies van de Landsadvocaat, de reactie van LNV daarop, adviseert DGMI de volgende nadere uitgangspunten te hanteren voor de afleiding van de referentiesituatie in de passende beoordeling:
 - I. voor Natura 2000-gebieden aangewezen *voor* 2003 (voor aanleg vijfde baan) is het maximum aantal van 460.000 vliegtuigbewegingen voor het jaar 2002 zoals vastgelegd met de wijziging van het Aanwijzingsbesluit in 2000 een relevante inperking.
 - II. voor Natura 2000-gebieden aangewezen *na* 2003 (na aanleg vijfde baan) is het LVB2008 het meest beperkend besluit. Dit besluit heeft LNV in het ontwerpbesluit al aangewezen met als bovengrens een maximum van 480.000 vliegtuigbewegingen.

- III. de vlootsamenstelling voor beide referentiesituaties is representatief voor de vlootmix zoals deze zich binnen de planperiode van het meest beperkende besluit in de dienstregeling heeft voorgedaan. Dat wil zeggen dat deze zich realistisch gezien heeft moeten kunnen voordoen.

Datum
28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij
2 februari 2022

Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI

Kernpunten redeneerlijn

5.1.2.1 jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1



Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

5.1.2.i jo. 5.2.1



5.1.2 i jo. 5.2.1

Datum
28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij
2 februari 2022

Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI

5.1.2 e

TOELICHTING

Deze nota is een vervolg op de eerdere nota ter informatie (met kenmerk: IenW/BSK-2022/17748). Inmiddels heeft IenW kennisgenomen van het nader advies van de landsadvocaat en de reactie van LNV daarop. De toelichting in deze beslisnota geeft inzicht in het nader advies van de Landsadvocaat, de reactie van LNV daarop, handelingskader voor IenW, andere perspectieven op de referentiesituatie, mogelijke consequenties voor de stikstofopgave voor Schiphol (en andere luchthavens), de juridische mogelijkheden om te komen tot een natuurvergunning voor de huidige operaties, mogelijke positie van Schiphol.

5.1.2 i jo. 5.2.1

Reactie van LNV

- In het ontwerpbesluit voor de Wnb-vergunning hanteerde LNV één referentiesituatie uitgaande van een *vijfbanenstelsel*. Daarbij is het LVB2008 als meest beperkend besluit voor het bestaand recht aangewezen. De redenering was dat daar voor het eerst na de vroegste Europese referentiedatum een begrenzing is opgenomen op het maximaal aantal vliegtuigbewegingen.
- Naar aanleiding van ontvangen zienswijzen, het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., nadere adviezen van de Landsadvocaat

concludeert LNV dat voor de Natura 2000-gebieden aangewezen voor de aanleg van de vijfde baan de referentiesituatie uit zou moeten gaan van een vierbanenstelsel. Voor deze referentiesituatie is het Aanwijzingsbesluit 1996 zoals gewijzigd in 2000 een relevante inperking van het bestaand recht. Deze redenering is het meest juridisch houdbaar.

- In lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over de passende beoordeling (bij het MER en de ontwerpvergunning) en de reactie daarop van de Landsadvocaat heeft LNV eerder geconcludeerd dat de wijze waarop de emissies worden ingeschat in beide situaties uit dient te gaan van een representatieve vlootsamenstelling. De mate van representativiteit is daarbij minimaal gelijk aan de representativiteit van de vlootsamenstelling zoals deze gehanteerd is om de effecten van de huidige activiteit te bepalen.

Datum

28 januari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Handelingskader IenW

- Op grond van de Wet milieubeheer is LNV aangewezen als wettelijk adviseur voor de toetsing van de (aanvulling op de) passende beoordeling benodigd voor het MER. LNV is daarnaast zelfstandig bevoegd gezag voor de vergunningverlening Schiphol Airport op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Het primaat voor de toetsing van de passende beoordeling ligt daarmee bij LNV.
- Hoewel IenW gemotiveerd kan afwijken van het advies van LNV is de inzet er altijd op gericht geweest om te streven naar inhoudelijke overeenstemming met LNV bij de beoordeling van documenten zoals die onderliggend zijn aan de besluitvorming.
- De nadere uitgangspunten voor de passende beoordeling en het toetsingskader voor de Wnb-vergunning vinden hun grondslag in de Wet natuurbescherming (en latere jurisprudentie). Deze wet vormt de implementatie van de Europese Vogel- en habitatrichtlijn en ziet strikt op de bescherming van de natuur en biedt geen ruimte voor een afweging op proportionaliteit (evenredigheid ten opzichte van andere belangen).
- De vervolgbesluitvorming over de mogelijke inzet van vergunningverlening en handhaving (beide onder bevoegdheid van LNV) biedt onder strikte voorwaarden mogelijk wel handvaten om een afweging te maken op proportionaliteit.

Andere perspectieven op referentiesituatie

- Schiphol betoogt in eerdere zienswijzen en bezwaarschriften dat de referentiesituatie ontleend zou kunnen worden hetgeen aan ontwikkelruimte voor de exploitatie van de luchthaven is geboden binnen de vastgestelde gelijkwaardigheidscriteria. Schiphol merkt daarbij op dat deze referentiesituatie ondanks het toegenomen feitelijke gebruik en de kleinere en grotere werkzaamheden (waaronder de aanleg van de vijfde baan) in de kern binnen de vastgestelde gelijkwaardigheidscriteria ongewijzigd is gebleven. Ook heeft Schiphol eerder gesteld dat er geen vergunningplicht zou bestaan omdat een beroep kan worden gedaan op het overgangsrecht.
- LNV heeft in de beslissing op bezwaar gemotiveerd dat als gevolg van tussentijdse wijzigingen van het project de vergunningplicht herleeft. Ook een beroep op het overgangsrecht slaagt niet omdat het LVB2008 geen formele rechtskracht heeft kunnen krijgen en destijds geen volwaardige habitattoets heeft plaatsgevonden.
- Mobilisation for the Environment betoogt in haar zienswijze dat voor hetgeen in de referentiesituatie was toegestaan gekeken moet worden naar de

feitelijke situatie in het referentiejaar 1994 (vroegste referentiedatum) wat overeenkomt met een aantal van 275.000 vliegtuigbewegingen.

- LNV heeft in de beslissing op bezwaar hier tegen ingebracht dat volgens vaste jurisprudentie voor de referentiesituatie dient te worden uitgegaan van de vergunde situatie en juist niet van de feitelijke uitvoering van de activiteiten of de feitelijk aanwezige voorzieningen.

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Overweging bij andere besluiten voor afleiding referentiesituatie

- Het Aanwijzingsbesluit 1996 stelt de geluidscontour vast voor het vierbanenstelsel, en een maximum aan aantallen passagiers en tonnage vracht. Voor het afleiden van de toegestane hoeveelheid vliegtuigbewegingen binnen dit besluit zullen aannames moeten worden gedaan (bekend zijn scenario's die uitgaan van 295.000 als operaties ongewijzigd blijven, Schiphol gaat uit van meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen). Schiphol zal gevraagd worden objectieverbaar aan te tonen dat het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer beperkend is ten opzichte van de wijziging van het Aanwijzingsbesluit in 2000.
- Het LVB2008 kent ook beperkingen de grenswaarden in handhavingspunten, en beperkingen in baangebruik in de nacht. Als je deze beperkingen moet betrekken bij de afleiding van het fictieve scenario op het vierbanenstelsel leidt dat tot een verdere afschaling van het aantal vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie (mogelijk zelfs minder dan 400.000).

Mogelijke consequenties voor restopgave stikstofdepositie op Schiphol

- Onduidelijk is nog wat exact de resterende stikstofopgave, en wat de gevolgen zijn van het gebruik van een andere referentiesituatie voor gebieden aangewezen na 2003.
- Naar verwachting zal de restopgave als gevolg van het huidige gebruik van de vijfde baan kleiner zijn dan eerder ingeschat. Omdat voor het bepalen van de referentiesituatie onderscheid gemaakt mag worden naar datum van aanwijzing van Natura 2000-gebieden kan voor de duingebieden uitgegaan worden van een referentiesituatie met een vijfbanenstelsel.
- In vergelijking met de referentiesituatie uit het ontwerpbesluit zal er als gevolg van de aanleg van de vijfde baan een opgave zijn tot mitigeren van stikstofdepositie voor Natura 2000-gebieden aangewezen voor 2003 (zoals de Eilandspolder, het Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder, en mogelijk het Naardermeer).

Mogelijke consequenties voor restopgave stikstofdepositie op Schiphol

- De nadere uitgangspunten zoals deze worden voorgesteld kunnen mogelijk ook gevolgen hebben voor ontwerpbesluiten over de natuurvergunning voor de luchthaven Rotterdam-The Hague Airport, Eindhoven en Lelystad Airport. Op dit moment kan LNV hierin nog geen inzicht geven.

Juridische mogelijkheden voor natuurvergunning (huidige operaties)

5.1.2.1 jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1



Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Bijlage 1. Overzicht besluitvorming Schiphol

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Bijlage 3. Beantwoording vragen uit eerdere nota ter informatie**Datum**

28 januari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

"?" bij overweging in beslissing op bezwaar over Aanwijzingsbesluit uit 2000

Antwoord:

- Ten tijde van de beslissing op bezwaar is geen rekening gehouden met het feit dat er een expiratedatum gekoppeld is door de Raad van State aan het Aanwijzingsbesluit zoals gewijzigd in 2000.
- Schiphol had op basis van de wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996 feitelijk niet meer vliegtuigbewegingen kunnen afwikkelen op het vierbanenstelsel dan hetgeen maximaal was voorgeschreven voor het jaar 2002.

"Wat wordt bedoeld met de projectsituatie?"

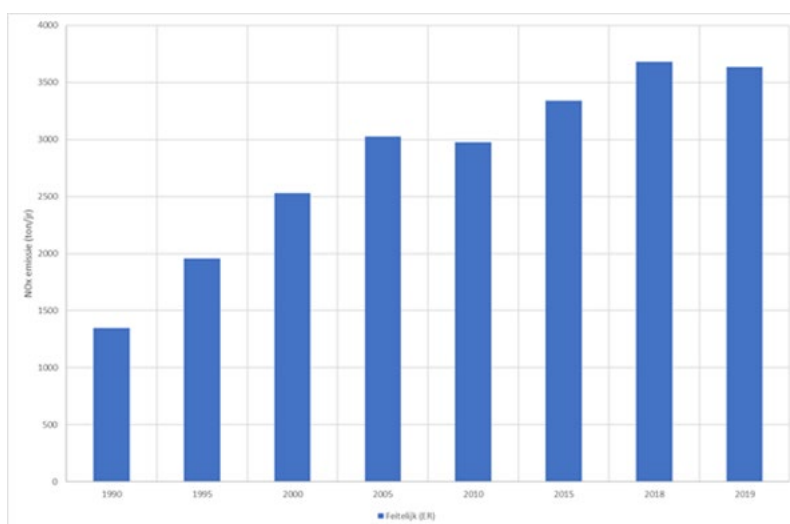
Antwoord:

- De situatie zoals deze wordt aangevraagd, ook wel genoemd "de voorgenomen activiteit".

"Wat was het verschil? Graag toelichting wat met de onderschatting wordt bedoeld."

Antwoord:

- De NOx emissie ontwikkeling door vliegverkeer Schiphol zoals opgenomen in de Emissieregistratie geeft voor 2018 en 2019 (met nagenoeg 500.000 vliegtuigbewegingen) een hoeveelheid NOx van ca 3600-3700 ton per jaar (zie figuur hieronder).
- Het luchtkwaliteitsrapport rapporteert ca. 3300-3400 ton NOx-emissies per jaar (op basis van RMI-methode). Dit verschil is bijna 10% en laat zich nu nog niet verklaren.
- Onderschatting betekent hier dat het effect van de activiteit niet valt binnen de bandbreedte van wat in het MER is onderzocht.



"Wat waren beperkingen uit LVB2008?"

Antwoord:

- Meest relevante beperkingen zijn de grenswaarden voor geluid in handhavingpunten; grenswaarden voor lokale luchtverontreiniging en

45a

voorschriften ten aanzien van baangebruik overdag en in de nacht bij verschillende meteocondities.

- Daarnaast is in de nota van toelichting opgenomen dat er een nieuw besluit nodig was om meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen af te kunnen wikkelen op Schiphol. LNV heeft dit aantal van 480.000 vliegtuigbewegingen ook als een relevante beperking gezien uit het LVB2008.

“Dit is toch tegenstrijdig? Worst case maar wel realiteitsgehalte?”

Antwoord:

- Dat lijkt inderdaad tegenstrijdig. De reden waarom ook de Commissie voor de m.e.r. spreekt over een realistisch worst-case is omdat Schiphol mag uitgaan van hetgeen maximaal was toegestaan (worst-case) en tegelijkertijd wel ook een scenario moet presenteren waarvan op z’n minst mag worden verwacht dat het zich in de praktijk ook had kunnen voordoen (realistisch).
- Uitgewerkt voor de referentiesituatie uitgaande van een vierbanenstelsel: men mag rekenen met 460.000 vliegtuigbewegingen in 2002; ook al vonden er destijds 400.000 vliegtuigbewegingen feitelijk plaats; echter voor de vlootsamenstelling kan men vervolgens niet doen alsof er enkel 17 vliegtuigtypes met de hoogste NOx-uitstoot Schiphol zou aandoen.

“Wat betekent dit?”

Antwoord:

5.1.2.i jo. 5.2.1

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Wetgeving	Aanleiding /doel	Aantallen	Effect
5.1.2.i jo. 5.2.1			

Wetgeving	Aanleiding/doel	Aantallen	Effect
5.1.2.1 jo. 5.2.1			

Wetaevina	Aanleiding /doel	Aantallen	Effect
5.1.2.1 jo. 5.2.1			

Wetgeving	Aanleiding/doel	Aantallen	Effect
5.1.2.1 jo. 5.2.1			

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Schiphol nota
Datum: zaterdag 29 januari 2022 07:26:29

5.1.2.e

Ik snap de opties van de verschillende rollen niet helemaal. We moeten Schiphol gewoon aanspreken op maximaal nu doorzetten op intern salderen dat inzet hier zichtbaar moet zijn, ook ivm beeldvorming. Denk ook aan gesprek met Christianne van der wal. Schetsen dat boeren uitkopen bij hun gevoelig ligt Schiphol maar hoe Schiphol hun rol dan wel ziet tav extern saldere.

Opgave weet ik niet of die al benoemd mag worden, ik heb die niet zo concreet geschetst dus zou dit echt aan bevoegd gezag laten!!! Dat is de dag erna dat gesprek ander# wordt minister de boodschapper. Wel dat er een opgave over blijft.

Juridische positie Schiphol aan Schiphol even benoemen

En communicatie en openheid is echt belangrijk punt. Dat moet ook aan de orde komen. En dilemma van dat hij niks wil.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM
Onderwerp: FW: Opties natuurvergunning Schiphol
Datum: zondag 30 januari 2022 12:05:00
Bijlagen: drie bijlagen zie inventarislijst

47

En dan deze nota's graag in ibabs erbij

Van: 5.1.2.e - HBJZ

Verzonden: vrijdag 28 januari 2022 16:43

Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e
5.1.2.e) - FIB-IWA ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e - HBJZ ;
5.1.2.e DGMI ; 5.1.2.e DGLM ; 5.1.2.e -
HBJZ ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e DGLM ; 5.1.2.e - DGLM
CC: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e DGLM ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e
5.1.2.e - DBO ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e
5.1.2.e - DGMI ; 5.1.2.e - HBJZ ; 5.1.2.e - HBJZ

Onderwerp: Opties natuurvergunning Schiphol

Beste allen,

De afgelopen periode hebben we in afstemming en samenwerking met LNV alsook intern (DGLM, DGMI en HBJZ) de opties/varianten van de natuurvergunning in beeld gebracht. Bijgaand treffen jullie de concept bevindingen hiervan aan. Wat mij betreft ter bespreking a.s. maandag. Ik verwijs hierbij allereerst naar de oplegmemorandum, en verder naar het schriftelijk stuk waarin de opties zijn beschreven alsmede de matrix.

Alvast een prettig weekend!

Gr.

5.1.2.e



Minister

Bestuurskern

Programma Schiphol
Cluster B

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

31 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/21175

nota ter informatie

Technische briefing Tweede Kamer 3 februari
Schiphol: Geluid en Stikstof

Inleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft gevraagd om op donderdag 3 februari een technische briefing te verzorgen naar aanleiding van de brief die 10 december is gestuurd over het signaal van ILT met betrekking tot het anticiperend handhaven, het proces rondom de natuurvergunning en de aankondiging dat het kabinet werkt aan een programmatische aanpak geluid.

In de briefing wordt de Kamer geïnformeerd over de stikstof- en geluidsproblematiek bij Schiphol en de aanpak hiervan. Bijgevoegd bij deze nota krijg u de presentatie voorgelegd die wij samen met LNV hebben opgesteld. De briefing wordt verzorgd door een ambtelijke afvaardiging vanuit IenW en LNV. De nota van de technische briefing van maandag 25 januari jl. is tevens ter informatie bijgevoegd. Daar vindt u ook verdere achtergrondinformatie, bijvoorbeeld over de relatie met andere luchthavens en de dilemma's die naar voren komen in de presentatie.

Bespreekpunten t.a.v. deze presentatie

- I. Openbaar- en vertrouwelijk deel
- II. Inhoud van de presentatie

I. Openbaar- en vertrouwelijk deel

De Kamer is op hoofdlijnen geïnformeerd over het lopende proces maar omdat sprake is van een vergunningprocedure tussen het bedrijf Schiphol en LNV als vergunningverlener is tot nu toe geen gedetailleerde informatie verstrekt, bijvoorbeeld over de 5^e-baanproblematiek. De Kamer heeft gevraagd om zo transparant mogelijk geïnformeerd te worden. Echter dit knelt met het procesbelang van de Staat en Schiphol.

Voorafgaand aan en tijdens de vorige technische briefing in de Tweede Kamer (d.d. 11 november 2021) is er veel discussie geweest over de openheid

richting de Tweede Kamer. Ook nu is er in de Kamer wederom discussie geweest hierover. Het delen van deze informatie levert derhalve het dilemma op dat we enerzijds zo open en transparant mogelijk trachten te communiceren over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds te maken hebben met het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden.

Tijdens de briefing van aankomende donderdag 3 februari zal – in het kader van een Open Overheid – zoveel mogelijk openbaar gedeeld worden met de Kamer. Echter, gezien het feit dat openbaring van sommige informatie (lopende vergunningen en sommatie) het procesbelang van de Staat zou kunnen schaden, zien wij geen andere mogelijkheid dan de briefing opnieuw te laten bestaan uit een openbaar- en een vertrouwelijk deel. Het is in de lijn der verwachtingen dat de oppositie opnieuw de Kamer zal verlaten wanneer het vertrouwelijke gedeelte zal beginnen. Desondanks adviseer ik u – wegens bovenstaande reden – om te kiezen voor een briefing dat bestaat uit een openbaar- en een vertrouwelijk deel.

II. Inhoud van de presentatie

De presentatie is inhoudelijk vergelijkbaar met die van de presentaties van uw technische briefings van 24, 26 en 27 januari jl. alleen meer op hoofdlijnen.

De presentatie begint met het openbare gedeelte. Na een korte samenvatting van de vorige technische briefing (waarin het LVB en de natuurvergunning zijn behandeld,) zal achtereenvolgens aan bod komen: het proces rondom de natuurvergunning; het signaal van de ILT over risico's m.b.t. handhaving; en de aanpak voor geluid. Vervolgens wordt in het vertrouwelijke gedeelte meer ingegaan op de stand van zaken rondom de natuurvergunning, waarvoor LNV het bevoegd gezag is. Ook gaat dit gedeelte verder in op de aanpak voor stikstof en de aanpak voor geluid en daaraan gerelateerde onderwerpen zoals isolatie.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM; 5.1.2.e - FIB-IWA
Onderwerp: RE: Opties natuurvergunning Schiphol
Datum: maandag 31 januari 2022 09:48:37

Vanuit ons: 5.1.2.e
 HBJZ: aan hun maar in ieder geval: 5.1.2.e
 DGMi: aan hun, maar in ieder geval: 5.1.2.e en 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: Postbus DGLM <postbusDGLM@minienw.nl>

Datum: maandag 31 jan. 2022 9:34 AM

Aan: 5.1.2.e - FIB-IWA 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Opties natuurvergunning Schiphol

Hi,
 Gewoon met iedereen die hier onder staat toch?
 Grt,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: zondag 30 januari 2022 12:06

Aan: Postbus DGLM

Onderwerp: FW: Opties natuurvergunning Schiphol

Wil deze week graag een uur overleg hierover, liefst begin van de week (dinsdag?) met HBJZ, DGMI, DGLM (graag checken bij 5.1.2.e) wie erbij moeten zijn.

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

Verzonden: vrijdag 28 januari 2022 16:43

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

Onderwerp: Opties natuurvergunning Schiphol

Beste allen,
 De afgelopen periode hebben we in afstemming en samenwerking met LNV alsook intern (DGLM, DGMI en HBJZ) de opties/varianten van de natuurvergunning in beeld gebracht. Bijgaand treffen jullie de concept bevindingen hiervan aan. Wat mij betreft ter bespreking a.s. maandag. Ik verwijs hierbij allereerst naar de oplegmemo, en verder naar het

schriftelijk stuk waarin de opties zijn beschreven alsmede de matrix.

Alvast een prettig weekend!

Gr,

5.1.2.e



Aan: Minister

Van: 5.1.2.e

TER BESLISSING

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol

's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

1 februari 2022

Beslistermijn

februari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/23065

nota

Wekelijks intern overleg Schiphol; LVB en Stikstof

Inleiding

De komende periode wordt op verschillende inhoudelijke thema's (stikstof, geluid en gebiedsontwikkeling) in afstemming met de andere betrokken departementen toegewerkt naar een aantal doelstellingen ter voorbereiding op besluitvorming over de natuurvergunning en het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Om u structureel te informeren over de voortgang van dit proces staat een periodiek (wekelijks) overleg gepland. Met onderstaande nummering wordt steeds verwezen naar het betreffende agendapunt.

5.1.2.1 jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1

4.a. Briefing Tweede Kamer 3 februari 2022 (ter bespreking)

De TK heeft in december gevraagd om een technische briefing over de Schipholproblematiek. Deze staat gepland voor 3 februari en wordt verzorgd door IenW en LNV gezamenlijk. Na een korte samenvatting van de vorige technische briefing (waarin het LVB en de natuurvergunning zijn behandeld,) zal achtereenvolgens aan bod komen: het proces rondom de natuurvergunning; het signaal van de ILT over risico's m.b.t. handhaving; en de aanpak voor geluid. Vervolgens wordt in het vertrouwelijke gedeelte meer ingegaan op de stand van zaken rondom de natuurvergunning, waarvoor LNV het bevoegd gezag is. Ook gaat dit gedeelte verder in op de aanpak voor stikstof en de aanpak voor geluid en daaraan gerelateerde onderwerpen zoals isolatie.

Openbaar- en vertrouwelijk deel

- De Kamer is op hoofdlijnen geïnformeerd over het lopende proces maar omdat sprake is van een vergunningprocedure tussen het bedrijf Schiphol en LNV als vergunningverlener is tot nu toe geen gedetailleerde informatie verstrekt, bijvoorbeeld over de 5^e-baanproblematiek. De Kamer heeft gevraagd om zo transparant mogelijk geïnformeerd te worden. Echter dit knelt met het procesbelang van de Staat en Schiphol.
- Voorafgaand aan en tijdens de vorige technische briefing in de Tweede Kamer (d.d. 11 november 2021) is er veel discussie geweest over de openheid richting de Tweede Kamer.
- Het delen van deze informatie levert derhalve het dilemma op dat we enerzijds zo open en transparant mogelijk trachten te communiceren over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds te maken hebben met het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden.
- Tijdens de briefing van aankomende donderdag 3 februari zal – in het kader van een Open Overheid – is de wens zoveel mogelijk openbaar te delen met de Kamer.
- Gezien het feit dat openbaring van sommige informatie (lopende vergunningen en sommatie) het procesbelang van de Staat zou kunnen schaden, zien wij geen andere mogelijkheid dan de briefing opnieuw te laten bestaan uit een openbaar- en een vertrouwelijk deel.

Ter bespreking:

1. **Beslissing:** We vragen uw formele akkoord om de briefing op donderdag aan de Tweede Kamer te verzorgen.
2. We bespreken graag de voorliggende conceptversie van de presentatie met u en hoe om te gaan met het delen van (vertrouwelijke) informatie.

4.b. Kamerbrief (ter bespreking)

U ontving eerder een eerste concept van de Kamerbrief. Naar aanleiding van uw opmerkingen is de brief verder uitgewerkt.

We bespreken graag de volgende punten bij dit concept (op de voorliggende versie is van AZ en LNV nog geen reactie ontvangen):

1. Met de brief die nu voorligt is geprobeerd zo veel mogelijk de balans te vinden tussen transparantie en vertrouwelijkheid en is conform de 'dilemmalogica' gepoogd inzicht te geven in de complexe opgave en de soms tegenstrijdige publieke belangen die spelen rondom Schiphol.
2. Op 7 december is in het BWO een presentatie met samenvatting van de voorlopige resultaten uit een onderzoeksrapport van RHDHV gedeeld. Vanuit deze presentatie zijn berichten naar de media gelekt. Het rapport waar deze resultaten in verwerkt worden is nog niet definitief. Dit levert het dilemma op hoe om te gaan met resultaten uit het conceptrapport. Omdat (1) de uitgangspunten in het onderzoek nog kunnen wijzigingen en onderhevig zijn aan voortschrijdend inzicht, (2) we geen 'achterhaalde' informatie willen delen die een eigen leven kan gaan leiden, en (3) onderzoekers zonder inmenging van buitenaf hun onderzoek moeten kunnen afronden, wordt geadviseerd dit conceptrapport niet mee te zenden naar de TK.
3. Deadline voor het verzenden van deze Kamerbrief aan de TK is 17 februari. Op 3 februari is de technische briefing aan de TK gepland, deze briefing is deels vertrouwelijk. Op 11 februari vindt het BWO plaats, op 16 februari volgt het hoofdlijnen debat en op 24 februari het commissiedebat Luchtvaart. De brief is ter informatie geagendeerd voor het BWO. Met het verzenden van de brief kan worden gewacht tot na het BWO. Enerzijds kunnen hier nog nieuwe inzichten uitkomen, anderzijds worden in het BWO geen besluiten genomen die van invloed zijn op de Kamerbrief. U kunt overwegen om de brief voor het hoofdlijnen debat van 16 februari te versturen. We bespreken graag het moment van verzenden van deze brief aan de TK.

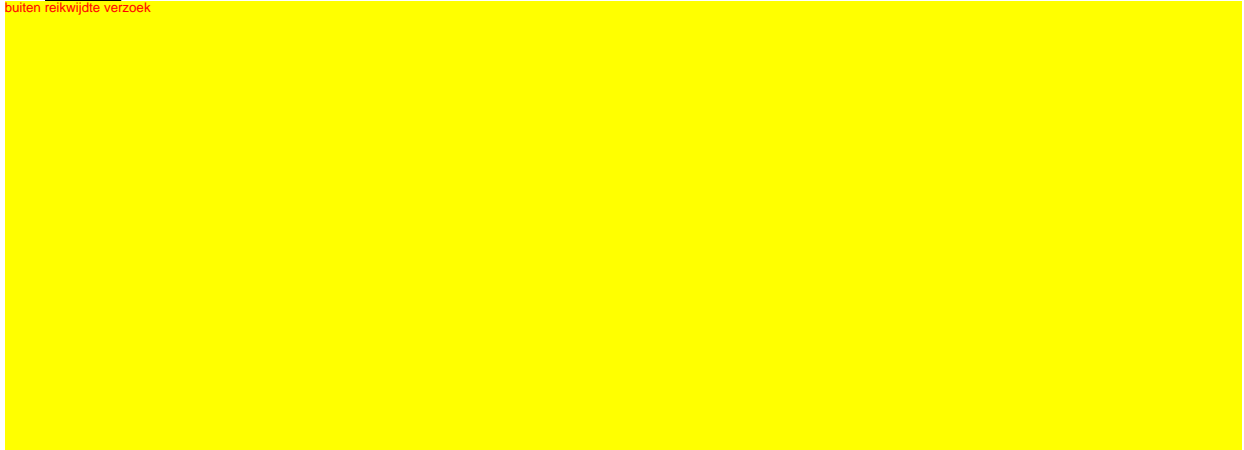
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - FIB-IWA; 5.1.2.e - DGLM;
 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM;
 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
 - DBO; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Acties en aandachtspunten n.a.v. Directeurenoverleg
Datum: woensdag 2 februari 2022 13:15:02

Hierbij in aantekeningvorm de acties en aandachtspunten. Mocht ik nog iets vergeten zijn of anders hebben geïnterpreteerd, vul dan gerust aan.

Geluid

buiten reikwijdte verzoek



buiten reikwijdte



Agenda BWO

- Term 'hamerstuk' niet hanteren
- Agendapunt 4 betere scheiding van rollen. 5.1.2.e komt met concreet tekstvoorstel

5.1.2.e



52

agenda

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

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

Datum
2 februari 2022

Betreft	Agenda wekelijks overleg met Minister van Infrastructuur en Waterstaat over LVB1 Schiphol
Vergaderdatum	2 februari 2022
Vergadertijd	17.30 – 18.15 uur
Vergaderplaats	Webex

1. Opening

2. Algemeen

3. BWO

- a. Geannoteerde agenda (concept, ter bespreking)

5.1.2.i jo. 5.2.1

- b. Thema Geluid (ter informatie)

buiten reikwijdte verzoek

- c. buiten reikwijdte

- d. Thema Stikstof en Natuurvergunning (geen besprekpunten)

4. Communicatie en parlementaire zaken

- a. Briefing Tweede Kamer 3 februari 2022 (ter bespreking)

5.1.2.i jo. 5.2.1

- b. Kamerbrief (ter bespreking)

reeds openbaar <https://www.nijsoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/02/18/voorstel-informeren-proces-natuurvergunning>

Bestuurskern
Programma Schiphol

Datum
2 februari 2022

5. Afsluiting

53

agenda

Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

2 februari 2022

Betreft	Agenda DG-overleg Schiphol
Vergaderdatum	4 februari 2022
Vergadertijd	10.00-10.45
Vergaderplaats	Webex

Agenda**1. Opening en mededelingen****2. Verslag DG-overleg 28 januari en (ter informatie) BWO 7 december**

5.1.2.i jo. 5.2.1

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

- LNV heeft t.b.v. het BWO een gedeelde notitie opgesteld waarin de stand van zaken rondom de referentiesituatie t.a.v. de natuurvergunning wordt weergegeven. Deze wordt toegelicht door LNV.

PM deze notitie is nog niet gedeeld door LNV en zal worden nagezonden

Bijlage 3.1: Notitie referentiesituatie

Bespreekpunten geluid:

buiten reikwijdte verzoek

Beslispunten geluid:

buiten reikwijdte verzoek

Bestuurskern

Programma Schiphol

Datum

2 februari 2022

Bespreekpunten gebiedsontwikkeling:

buiten reikwijdte

5.1.2.i jo. 5.2.1

Beslispunten gebiedsontwikkeling:

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

5.1.2.i jo. 5.2.1

5. Ter informatie: Communicatie en parlementaire zaken

Bestuurskern
Programma Schiphol

Datum
2 februari 2022

- Hierbij ontvangt u ter informatie een laatste conceptversie van de eerder gedeelde Kamerbrief. Deze versie is parallel voor een laatste afstemronde interdepartementaal rondgestuurd en zal vervolgens definitief gemaakt worden.
- De brief wordt ter informatie meegezonden voor het BWO en wordt kort na 16 februari aan de TK verzonden.

Bijlage 5.1: Concept kamerbrief

6. Afsluiting

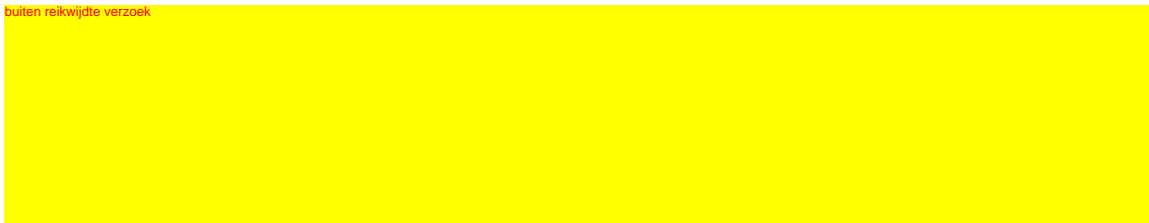
Het volgende DG-overleg is gepland voor 24-2.

Voorraadagenda (in ontwikkeling):

24-2	Overall programmaplan Tijdelijke Taskforce Schiphol (TTS)
------	---

Geplande overleggen

buiten reikwijdte verzoek



Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM
Onderwerp: FW: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
Datum: woensdag 2 februari 2022 15:59:00
Bijlagen: memo EU-regelgeving en Schiphol

Voor gesprek volgende week graag in ibabs voor gesprek met PV

Van: 5.1.2.e - HBJZ

Verzonden: woensdag 2 februari 2022 15:31

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

CC: 5.1.2.e - HBJZ ; 5.1.2.e FIB-IWA ; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e) - HBJZ ; 5.1.2.e - HBJZ ; 5.1.2.e HBJZ ; 5.1.2.e - DGLM

Onderwerp: RE: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering

Hoi 5.1.2.e e.a.,

Zie bijgaand het beloofde memo (opleg + toelichting) met bespreekpunten voor het overleg volgende week (8 februari) met de PV.

Verder hieronder nog een link naar zgn. ADC besluiten van de EC. In het overzicht zag ik ook enkele over (uitbreidingen van) luchthavens. Het lijkt mij het onderzoeken waard op welke manier andere luchthavens binnen de EU met het stikstofvraagstuk (ogv Habitatrichtlijn) omgaan.

@5.1.2.e dit lijkt mij een klus voor iemand uit de programmadirectie.

Groet,

5.1.2.e

[Management of Natura 2000 sites: Guidance - Environment - European Commission \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/management-of-natura-2000-sites-guidance-environment-european-commission)

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

Verzonden: donderdag 27 januari 2022 17:53

Aan: 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

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

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

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering

Ha 5.1.2.e

Inderdaad gezien dat het 8 februari wordt. Dank voor je bericht en benieuwd naar het memo!

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: donderdag 27 jan. 2022 5:46 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e

5.1.2.e @minbuza.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>

Onderwerp: RE: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering

Hoi 5.1.2.e

Inmiddels staat het gesprek in mijn agenda op 8 februari.

Vanochtend heb ik een concept met de betrokken medewerkers doorgesproken. Ik heb nog wat suggesties voor aanpassing/aanvulling (opleg A4) gedaan. Deze worden nog verwerkt.

Woensdag 2 februari zal ik de notitie toesturen.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 26 januari 2022 18:27

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e

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

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

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
Collega's,

Zie onder. Betreft het krijgen van een beter beeld bij de EC over de samenloop tussen verschillende relevante richtlijnen en verordeningen (habitat, slots, 1008/.2008 etc.) en de betekenis daarvan voor de actuele Schiphol problematiek. @ 5.1.2.e wanneer hebben jullie eerste analyse gereed? Gaat dit lukken voor 4 feb? Ik denk dat dit de belangrijkste voorbereiding is voor dit oriënterende gesprek.

Groet, 5.1.2.e

PS. Ik kan er 4 feb ws wel bij zijn.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 25 jan. 2022 8:05 PM

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

Onderwerp: RE: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
We moeten ons stilletjes gaan voorbereiden op gesprekken in brussel en 5.1.2.e kan daarbij behulpzaam zijn en met ons meedenken. Was tip vanuit az . HBJZ maakt ook nota hoe verschillende wetgeving vanuit brussel op dit dossier samenkomt. Dus verkennend

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

Verzonden: dinsdag 25 januari 2022 20:04

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

Onderwerp: FW: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
Kan jij iets meer duiden wat jij uit het gesprek wil halen? Helpt ons en de PV in de voorbereiding.

Overigens ziet het er naar uit dat ik 4 feb ipv minister bij EU Aviation Summit in Toulouse moet zijn. Stel dan voor dat 5.1.2.e aansluit.

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Datum: dinsdag 25 jan. 2022 10:24 AM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @minienw.nl

5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e ,

Hebben jullie wat meer informatie over wat 5.1.2.e wil bespreken? Dan kunnen we 5.1.2.e voorbereiden en kijken wie er bij moet zijn.

Groet, 5.1.2.e

Van: Postbus DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>

Datum: dinsdag 25 jan. 2022 9:09 AM

Aan: 5.1.2.e @minbuza.nl>

Onderwerp: Bijpraatafspraak 5.1.2.e inz. problematiek luchtvaart en regulering
Goedemorgen,

5.1.2 zou eind volgende week graag een bijpraatafspraak willen inplannen.

Zou dit lukken op vrijdag 4 februari tussen 11.00 – 12.00 uur?

5.1.2.e en 5.1.2.e (HBJZ) sluiten dan ook aan.

Hoor graag.
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....

T 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

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

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

Help save paper! Do you really need to print this email?

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: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: Nota overleg M morgen
Datum: woensdag 2 februari 2022 08:24:00
Bijlagen: nota wekelijks overleg M met Schiphol

Hoi 5.1.2.e, hopelijk gaat het thuis weer wat beter!
Zou je deze nota in ibabs willen vervangen voor de oude nota voor bespreking M eind van de dag?

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 1 februari 2022 20:51

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

CC: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: Nota overleg M morgen

Beste allen,

Na overleg met DBO is het uiteindelijk een beslisnota voor de minister geworden, omdat er 2 besispunten in staan.

Fijne avond en groet,

5.1.2.e



Aan: Minister
Van: 5.1.2.e

55a

TER BESLISSING

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol

's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

1 februari 2022

Beslistermijn

februari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/23065

nota

Wekelijks intern overleg Schiphol; LVB en Stikstof

Inleiding

De komende periode wordt op verschillende inhoudelijke thema's (stikstof, buiten reikwijdte) in afstemming met de andere betrokken departementen toegewerkt naar een aantal doelstellingen ter voorbereiding op besluitvorming over de natuurvergunning en het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Om u structureel te informeren over de voortgang van dit proces staat een periodiek (wekelijks) overleg gepland. Met onderstaande nummering wordt steeds verwezen naar het betreffende agendapunt.

3. BWO

5.1.2.1 p. 5.2.1

4.a. Briefing Tweede Kamer 3 februari 2022 (ter bespreking)

De TK heeft in december gevraagd om een technische briefing over de Schipholproblematiek. Deze staat gepland voor 3 februari en wordt verzorgd door IenW en LNV gezamenlijk. Na een korte samenvatting van de vorige technische briefing (waarin het LVB en de natuurvergunning zijn behandeld,) zal achtereenvolgens aan bod komen: het proces rondom de natuurvergunning; het signaal van de ILT over risico's m.b.t. handhaving; buiten reikwijdte
 Vervolgens wordt in het vertrouwelijke gedeelte meer ingegaan op de stand van zaken rondom de natuurvergunning, waarvoor LNV het bevoegd gezag is. Ook gaat dit gedeelte verder in op de aanpak voor stikstof en buiten reikwijdte

Openbaar- en vertrouwelijk deel

- De Kamer is op hoofdlijnen geïnformeerd over het lopende proces maar omdat sprake is van een vergunningprocedure tussen het bedrijf Schiphol en LNV als vergunningverlener is tot nu toe geen gedetailleerde informatie verstrekt, bijvoorbeeld over de 5^e-baanproblematiek. De Kamer heeft gevraagd om zo transparant mogelijk geïnformeerd te worden. Echter dit knelt met het procesbelang van de Staat en Schiphol.
- Voorafgaand aan en tijdens de vorige technische briefing in de Tweede Kamer (d.d. 11 november 2021) is er veel discussie geweest over de openheid richting de Tweede Kamer.
- Het delen van deze informatie levert derhalve het dilemma op dat we enerzijds zo open en transparant mogelijk trachten te communiceren over het proces en uitgangspunten rondom de natuurvergunning en anderzijds te maken hebben met het feit dat dit in beginsel een vertrouwelijk proces betreft tussen Schiphol en LNV waar niet openlijk over gecommuniceerd kan en mag worden.
- Tijdens de briefing van aankomende donderdag 3 februari zal – in het kader van een Open Overheid – is de wens zoveel mogelijk openbaar te delen met de Kamer.
- Gezien het feit dat openbaring van sommige informatie (lopende vergunningen en sommatie) het procesbelang van de Staat zou kunnen schaden, zien wij geen andere mogelijkheid dan de briefing opnieuw te laten bestaan uit een openbaar- en een vertrouwelijk deel.

Ter bespreking:

1. **Beslissing:** We vragen uw formele akkoord om de briefing op donderdag aan de Tweede Kamer te verzorgen.
2. We bespreken graag de voorliggende conceptversie van de presentatie met u en hoe om te gaan met het delen van (vertrouwelijke) informatie.

4.b. Kamerbrief (ter bespreking)

U ontving eerder een eerste concept van de Kamerbrief. Naar aanleiding van uw opmerkingen is de brief verder uitgewerkt.

We bespreken graag de volgende punten bij dit concept (op de voorliggende versie is van AZ en LNV nog geen reactie ontvangen):

1. Met de brief die nu voorligt is geprobeerd zo veel mogelijk de balans te vinden tussen transparantie en vertrouwelijkheid en is conform de 'dilemmalogica' gepoogd inzicht te geven in de complexe opgave en de soms tegenstrijdige publieke belangen die spelen rondom Schiphol.
2. Op 7 december is in het BWO een presentatie met samenvatting van de voorlopige resultaten uit een onderzoeksrapport van RHDHV gedeeld. Vanuit deze presentatie zijn berichten naar de media gelekt. Het rapport waar deze resultaten in verwerkt worden is nog niet definitief. Dit levert het dilemma op hoe om te gaan met resultaten uit het conceptrapport. Omdat (1) de uitgangspunten in het onderzoek nog kunnen wijzigingen en onderhevig zijn aan voortschrijdend inzicht, (2) we geen 'achterhaalde' informatie willen delen die een eigen leven kan gaan leiden, en (3) onderzoekers zonder inmenging van buitenaf hun onderzoek moeten kunnen afronden, wordt geadviseerd dit conceptrapport niet mee te zenden naar de TK.
3. Deadline voor het verzenden van deze Kamerbrief aan de TK is 17 februari. Op 3 februari is de technische briefing aan de TK gepland, deze briefing is deels vertrouwelijk. Op 11 februari vindt het BWO plaats, op 16 februari volgt het hoofdlijnen debat en op 24 februari het commissiedebat Luchtvaart. De brief is ter informatie geagendeerd voor het BWO. Met het verzenden van de brief kan worden gewacht tot na het BWO. Enerzijds kunnen hier nog nieuwe inzichten uitkomen, anderzijds worden in het BWO geen besluiten genomen die van invloed zijn op de Kamerbrief. U kunt overwegen om de brief voor het hoofdlijnen debat van 16 februari te versturen. We bespreken graag het moment van verzenden van deze brief aan de TK.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: Stukken DG-overleg Schiphol 4 februari 2022
Datum: donderdag 3 februari 2022 13:36:00
Bijlagen: zie inventarislijst voor bijlagen

5.1.2.e

zie inventarislijst voor bijlagen

Prioriteit: Hoog

Voor ibabs

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: donderdag 3 februari 2022 12:28

Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e @minaz.nl; 5.1.2.e (IRF) ;
 5.1.2.e (AL GT) ; 5.1.2.e @minezk.nl; 5.1.2.e ;
 5.1.2.e @minaz.nl; 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e @minjenv.nl;
 5.1.2.e @minInv.nl; 5.1.2.e (FIN/AL) 5.1.2.e @minInv.nl;
 5.1.2.e @minInv.nl; 5.1.2.e @mindef.nl

CC: 5.1.2.e (IRF/IENW) ; 5.1.2.e @minezk.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e 5.1.2.e - FIB-IWA

Onderwerp: Stukken DG-overleg Schiphol 4 februari 2022

Urgentie: Hoog

Goedemiddag,

Hierbij ontvangt u de stukken voor het DG-overleg Schiphol van vrijdag 4 februari 2022.
 Bijlage 3.1 Notitie referentiesituatie natuurvergunning opgesteld door LNV, zal worden
 nagezonden.

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](#)

Notitie uitgangspunten vergunningverlening Wnb - DG-overleg Schiphol 4 februari 2022

5.1.2 i ja. 5.2.1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Nadere uitgangspunten**1. Referentiesituatie**

5.1.2 i ja. 5.2.1

- [Redacted text block]

5.1.2 i ja. 5.2.1

- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]

2. Invoergegevens

- De invoergegevens (selectie van vliegtuigtypes) zoals eerder gebruikt in de natuurtoets voor de ontwerpvergunning leiden tot een overschatting van de emissies met 30%. Er bestaat echter nog geen methode die voorschrijft hoe de selectie van vliegtuigtypes wel moet worden bepaald.
- Uitgangspunt is nu, in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r., dat deze selectie van vliegtypes representatief dient te zijn. Dat wil zeggen dat deze samenstelling van de vloot zich realistisch gezien heeft moeten kunnen voordoen.
- Verder moet de manier waarop de selectie van vliegtuigtypes in de referentiesituatie heeft plaatsgevonden qua methodiek vergelijkbaar zijn met de manier waarop deze selectie plaatsvindt voor de aangevraagde situatie.

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - FIB-IWA
Onderwerp: FW: Overleg inz. natuurvergunning Schiphol
Datum: maandag 7 februari 2022 14:57:00

Hoi 5.1.2.e
 Het overleg natuurvergunning gaat gewoon door, ondank dat 5.1.2.e weet dat je al een overleg hebt staan. 5.1.2.e wilde wel graag weten dat je op de hoogte bent dat dit overleg plaatsvindt.
 Groet,
 5.1.2.e

Van: Postbus DGLM
Verzonden: maandag 7 februari 2022 13:42
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Overleg inz. natuurvergunning Schiphol
 Hoi 5.1.2.e,
 Volgens mij heb ik hier nog geen reactie op gekregen toch?
 Grt,
 5.1.2.e

Van: Postbus DGLM
Verzonden: donderdag 3 februari 2022 10:28
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Overleg inz. natuurvergunning Schiphol
 Hoi 5.1.2.e neem aan dat 5.1.2.e wel weet van deze afspraak?
 buiten reikwijdte verzoek
 Grt,
 5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl> Namens 5.1.2.e
 - FIB-IWA
Verzonden: woensdag 2 februari 2022 11:01
Aan: 5.1.2.e - DBO; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Geweigerd: Overleg inz. natuurvergunning Schiphol
Tijd: donderdag 10 februari 2022 09:30-10:15 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: webex
 buiten reikwijdte verzoek

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: MER Schiphol | Vooruitblik komende weken
Datum: maandag 7 februari 2022 08:50:00

Beste 5.1.2.e

Welkom terug op (thuis)kantoor. Op verzoek 5.1.2.e geef ik je in een paar bullits alvast een vooruitblik op de agenda van komende weken:

- Komende **dinsdag 8 februari** is er een technisch overleg waarin Schiphol de openstaande vragen zal beantwoorden en de onderwerpen referentiesituatie en vlootsamenstelling in samenhang zal worden besproken.
- Komende **vrijdag 11 februari** is een BWO Schiphol gepland waarin M Stikstof en Natuur de bewindslieden informeert over de uitgangspunten zoals deze aan Schiphol zullen worden meegegeven ten aanzien van de referentiesituatie. De notitie (zie bijgevoegd) die hierover door LNV is ingebracht zal naar aanleiding van het DG-overleg afgelopen vrijdag nog wat worden aangevuld.
- Vorige week hebben LNV en DGMI in het vervolgoverleg met Schiphol aangekondigd om **uiterlijk 16 februari** per formele brief (vanuit beide bevoegd gezagen) de nadere uitgangspunten voor de afleiding van de referentiesituatie in de passende beoordeling vast te leggen. Een concept van deze brief is **eind deze week** gereed.
- Deze week zal met name de methodiek voor de afleiding van de vlootsamenstelling nog aandacht vragen. Na de beantwoording van de openstaande vragen door Schiphol in het technisch overleg kan daarover een voorstel worden uitgewerkt. Deze zal vervolgens in de lijn worden afgestemd, ook met jou en 5.1.2.e (**staat nog niet gepland**).
- 5.1.2.i jo. 5.2.1
 [Redacted text block]

Reactie van Schiphol op toelichting nadere uitgangspunten:

- Uit mijn contact met Schiphol (5.1.2.e) maak ik op dat men zich vooral zorgen maakt over de maatregelenkant (mitigatieopgave). Gaat dan over de ruimtelijke verdeling, de tijd die nog nodig is om aantoonbaar effect te kunnen hebben, en uitwerking van het instrumentarium (aanscherping regels rond extern salderen, doelenbanken).
- Ook blijft onzeker hoe jurisprudentie zich op korte termijn ontwikkelt rond de rekenafstand van 25km (in casu Via15 – planning uitspraak nog onduidelijk, op z'n vroegst eind Q2).

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

60

agenda

Bestuurskern

Programma Schiphol

's-Gravenhage

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e

@minienw.nl

Datum

8 februari 2022

Betreft	Agenda wekelijks overleg met Minister van Infrastructuur en Waterstaat over LVB1 Schiphol
Vergaderdatum	10 februari 2022
Vergadertijd	13.15 – 14.00 uur
Vergaderplaats	Webex

1. Opening

2. Algemeen

3. BWO (ter bespreking)

5.1.2.i jo. 5.2.1

4. Communicatie en parlementaire zaken

- a. Terugblik briefing Tweede Kamer 3 februari 2022 (ter informatie)

buiten verzoek

- b. Communicatie – verhaallijn Schiphol en communicatieplan (ter bespreking)

buiten reikwijdte



Bestuurskern
Programma Schiphol

Datum
8 februari 2022

5. Afsluiting

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - HBJZ
Onderwerp: FW: DOMUS-22049415-v4-stand_van_zaken_en_vervolgproces_vergunning_Wet_natuurbescherming_Schiphol
Datum: dinsdag 8 februari 2022 12:27:34
Bijlagen: stand van zaken en vervolgproces vergunning wnb

Ter info

Nottie bevoegd gezag voor vrijdag BWO

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 08 feb. 2022 12:14 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: DOMUS-22049415-v4-stand_van_zaken_en_vervolgproces_vergunning_Wet_natuurbescherming_Schiphol

Van: 5.1.2.e @minlnv.nl>
Verzonden: dinsdag 8 februari 2022 11:39
Aan: 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 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>; Stikstof LNV 5.1.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: DOMUS-22049415-v4-stand_van_zaken_en_vervolgproces_vergunning_Wet_natuurbescherming_Schiphol
 Beste 5.1.2.e ,
 Bijgesloten de definitieve versie van de notitie voor het BWO, waarin de opmerkingen van DGLM en AZ zijn verwerkt.
 Met vriendelijke groet,
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e
 m donderdag.
 Op vrijdagden werk ik niet.

DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
 D-passag, 4e etage

T 5.1.2.e
 5.1.2.e @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.

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - FIB-IWA
Onderwerp: FW: DOMUS-22049415-v4-stand_van_zaken_en_vervolgproces_vergunning_Wet_natuurbescherming_Schiphol
Datum: dinsdag 8 februari 2022 12:25:46
Bijlagen: zie doc 61a

Ik vind de notitie in ieder geval op twee wezenlijke punten lastig:

- een heel verdekt zinnetje over regionale luchthavens. Zou toch beter zijn als daarbij staat dat 'op dit moment niet uit te sluiten valt dat dit consequenties kan hebben voor de capaciteit op de regionale velden'
- de passage over instrumentarium. Waar wij op zoek zijn naar een zinsnede die iets zegt over een integrale/proportionele afweging die moet worden gemaakt staat er nu doodleuk: we kunnen in kader van vergunning niet kijken naar gezondheidsschade. Dat gaat wel erg ver, zeker in combinatie met alle vaagheid die in de rest van de notitie zit. Ik hoor DGMI toch steeds zeggen dat het een zoektocht is naar proportionaliteit. Dus wat is het nou?

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 08 feb. 2022 12:14 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: DOMUS-22049415-v4-stand_van_zaken_en_vervolgproces_vergunning_Wet_natuurbescherming_Schiphol

dubbel mail v 8 feb 22 11:39 doc 61



Minister IenW

63

Bestuurskern

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Programma Schiphol
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

Datum

8 februari 2022

Kenmerk

IENW/BSK-2022/28878

nota ter informatie

Periodiek intern overleg Schiphol; LVB en Stikstof

Inleiding

De komende periode wordt op verschillende inhoudelijke thema's (stikstof, buiten reikwijdte) in afstemming met de andere betrokken departementen toegewerkt naar een aantal doelstellingen ter voorbereiding op besluitvorming over de natuurvergunning en het vaststellen van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Om u structureel te informeren over de voortgang van dit proces staat een periodiek (wekelijks) overleg gepland. Met onderstaande nummering wordt steeds verwezen naar het betreffende agendapunt.

3. BWO (ter bespreking)

Ter voorbereiding op het BWO van 11 februari is een annotatie voor u opgesteld, naast de geannoteerde agenda voor het overleg zelf en de onderliggende stukken. We bespreken graag het volgende met u:

a. **Annotatie BWO voor M IenW**

Voor uw voorbereiding op het BWO is bijgevoegde annotatie opgesteld. Graag bespreken we uw eventuele opmerkingen en/of vragen over de annotatie, zodat wij deze nader kunnen toelichten, of kunnen aanvullen na het wekelijks overleg.

b. **Notitie LNV stand van zaken en vervolgproces vergunning**

LNV heeft ten behoeve van het BWO een notitie opgesteld met de stand van zaken en het vervolgproces vergunning Wet natuurbescherming Schiphol. Nadere informatie en duiding hierover vindt u in de annotatie.

c. **Notitie overgangsrecht**

Per mail van 7 februari is ter informatie een notitie bestemd voor de minister van Financiën in afschrift ontvangen. In deze notitie vraagt Schiphol in het kader van de in behandeling zijnde aanvraag voor een

natuurvergunning nogmaals aandacht voor het overgangsrecht dat is opgenomen in de Wet natuurbescherming. Toepassing van het overgangsrecht kan leiden tot de conclusie dat er geen verplichting bestaat een natuurvergunning aan te vragen. Daarnaast wijst Schiphol erop dat het ook relevant is bij het bepalen van de referentiesituatie. Niet uitgesloten is dat dit punt door de minister van Financiën wordt ingebracht tijdens het BWO a.s. vrijdag. Voor zover ons bekend is deze notitie niet ter kennis van de minister voor natuur en stikstof gebracht.

Nadere informatie hierover vindt u in de aanbiednota bij de Notitie overgangsrecht. ^{5.1.2.f} [redacted]

4. Communicatie en Parlementair

a. Terugblik briefing Tweede Kamer 3 februari 2022 (ter informatie)

De TK heeft in december gevraagd om een technische briefing over de Schipholproblematiek. Deze is gehouden op 3 februari en is verzorgd door IenW en LNV gezamenlijk. Na een korte samenvatting van de vorige technische briefing (waarin het LVB en de natuurvergunning zijn behandeld,) zijn achtereenvolgens aan bod gekomen: het proces rondom de natuurvergunning; het signaal van de ILT over risico's m.b.t. handhaving; en de aanpak voor geluid. Vervolgens is in het vertrouwelijke gedeelte meer ingegaan op de stand van zaken rondom de natuurvergunning, waarvoor LNV het bevoegd gezag is. Ook ging dit gedeelte verder in op de aanpak voor stikstof en de aanpak voor geluid en daaraan gerelateerde onderwerpen zoals isolatie.

Bijgevoegd is ter informatie een notitie met de door Kamerleden gestelde vragen en de antwoorden die (op hoofdlijnen) hierop zijn gegeven. De aanwezige Kamerleden van oppositiepartijen hebben de briefing na het openbare gedeelte verlaten.

b.

^{buiten reikwijdte} [redacted]

^{5.1.2.e} [redacted]

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e DGMI, 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: FW: Stukken voor het 5e BWO Schiphol 11 februari 2022
Datum: woensdag 9 februari 2022 21:40:00
Bijlagen: verslag bwo 4 schiphol 7 december.doc
 zie inventarislijst voor bijlagen

Beste 5.1.2.e

Ter informatie de stukken zoals deze verzonden zijn voor het BWO Schiphol van aankomende vrijdag.

Ter voorbereiding op het gesprek morgenmiddag (12:00-12:30u) met 5.1.2.e zal ik na afstemming met 5.1.2.e nog een nota ter informatie aan M IenW (concept) delen die we ter plekke zullen toelichten en uiterlijk morgen in de lijn willen brengen.

Kernpunt is zoals eerder bericht de afleiding van de vlootsamenstelling, waarbij DGMI en LNV concluderen dat daarvoor aangesloten moet worden bij het criterium "meest voorkomende vliegtuigtype" in plaats van "vliegtuigtype met hoogste NOx-emissies". Vanuit DGLM bestaat logischerwijs de behoefte om gevoel te krijgen bij de consequenties voor de restopgave, in de nota geven ons beeld daarvan.

Groet, 5.1.2.e

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

Verzonden: woensdag 9 februari 2022 15:49

Aan: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>; 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 - FIB-CDFEZ 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e
 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @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 DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>;
 5.1.2.e (CIV) 5.1.2.e @rws.nl>; 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>;
 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 - DGLM 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 - DBO 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>;
 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 - DGLM
 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 @tg. 5.1.2.e @tg.nl>

Onderwerp: FW: Stukken voor het 5e BWO Schiphol 11 februari 2022

Beste allen,

Hierbij de stukken die zojuist zijn verzonden.

64

Hartelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM Namens 5.1.2.e DGLM

Verzonden: woensdag 9 februari 2022 15:23

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

5.1.2.e @minaz.nl>; 5.1.2.e (IRF) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e

(AL GT) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minezk.nl'

5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e @minbzk.nl>;

5.1.2.e @minaz.nl' 5.1.2.e @minaz.nl>; 5.1.2.e - DGLM

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @minjenv.nl' 5.1.2.e @minjenv.nl>;

5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e (FIN/AL)

5.1.2.e @minfin.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 @mindef.nl''

5.1.2.e @mindef.nl>

CC: 5.1.2.e (IRF/IENW) 5.1.2.e @minfin.nl>; 5.1.2.e @minezk.nl'

5.1.2.e @minezk.nl>; 5.1.2.e @minbzk.nl>; 5.1.2.e

@minbzk.nl>; 5.1.2.e @minbzk.nl>; 5.1.2.e

- FIB-IWA 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Stukken voor het 5e BWO Schiphol 11 februari 2022

Goedemiddag,

Hierbij ontvangt u de stukken voor het 5^e BWO Schiphol van vrijdag 11 februari 2022 ter doorgeleiding aan de deelnemers.

Het betreft:

Geannoteerde agenda + 5 bijlagen:

5.1.2.i jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1

Met vriendelijk groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: Postbus DGLM
Onderwerp: FW: Stukken t.b.v. overleg morgenochtend over opties natuurvergunning en LVB
Datum: woensdag 9 februari 2022 17:41:02
Bijlagen: 3 bijlagen zie inventarislijst

Voor ibabs morgen

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: woensdag 09 feb. 2022 2:23 PM
Aan: 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 - FIB-IWA
 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e HBJZ
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 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>, 5.1.2.e
 5.1.2.e - HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Stukken t.b.v. overleg morgenochtend over opties natuurvergunning en LVB

Beste 5.1.2.e

Bijgaand de stukken voor het overleg morgenochtend over de opties natuurvergunning en LVB. Met name de bijlage met deze titel raad ik aan te lezen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.i jo. 5.2.1

■

■

Vervolgproces

- Schiphol zal uiterlijk 16 februari verzocht worden de passende beoordeling aan te vullen. Op basis van deze laatste uitwerking voor de afleiding van vlootsamenstelling kan Schiphol aan de slag met het uitvoeren van de stikstofberekeningen (oplevering berekeningen verwacht: medio mei 2022).

5.1.2.e

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e [@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....

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
DBO
Onderwerp: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/1591 : DGMI M beslisnota vlootsamenstelling
passende beoordeling Schiphol
Datum: donderdag 10 februari 2022 17:35:00
Bijlagen: beslisnota vlootsamenstelling passende beoordeling

Beste 5.1.2.e ,

@ 5.1.2.e , bij afwezigheid van 5.1.2.e

Zoals al eerder aangekondigd bijgaand de rondzendmap welke nog langs komt ter accordering. Graag jullie aandacht hier nog voor vandaag. DBO houdt deze ook nog in de gaten zodat deze nog gevoegd kan worden aan de stukken ter voorbereiding op het BWO van morgenochtend. HBJZ heeft al geaccordeerd, nota ligt nu voor medeparaaf bij 5.1.2.e (DGLM).

Groet, 5.1.2.e

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

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/1591

Titel: DGMI M beslisnota vlootsamenstelling passende beoordeling Schiphol



NIET OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan
Van

Minister
DGMI

nota

Nadere uitgangspunten passende beoordeling Schiphol;
werkwijze afleiding vlootsamenstelling

Datum

10 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/31551

Opgesteld door

S.T.Z.e

Bestuurskern

Beslistermijn

15 februari 2021

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aanleiding

Eerder heeft u met de beslisnota (kenmerk: IENW/BSK-2022/21273) ingestemd met de nadere uitgangspunten voor de passende beoordeling voor het LVB Schiphol. Schiphol is daarover mondeling geïnformeerd. LNV heeft aangekondigd uiterlijk 16 februari Schiphol ook per formele brief over de uitgangspunten te informeren.

Laatste uitwerking ter voorbereiding op deze formele brief is de te hanteren werkwijze voor de afleiding van de vlootsamenstelling die bij de berekeningen gehanteerd dient te worden. Hierover is in eerdere beslisnota als uitgangspunt opgenomen dat de vlootmix voor de referentiesituatie representatief dient te zijn. Dat wil zeggen dat deze zich realistisch gezien heeft moeten kunnen voordoen.

Middels deze nota wordt u gevraagd als herbevestiging van het eerdere uitgangspunt, in te stemmen met de te hanteren werkwijze. DGMI zal de werkwijze vervolgens (opvolgend op de brief van LNV) ook vastleggen in een brief aan Schiphol. Zodat ook de passende beoordeling onderliggend aan het LVB conform dezelfde uitgangspunten kan worden aangevuld. In lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over de passende beoordeling.

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van de te hanteren werkwijze voor de afleiding van de vlootsamenstelling in de passende beoordeling. En als herbevestiging van het eerdere uitgangspunt, in te stemmen met de te hanteren werkwijze.

Werkwijze voor de afleiding van de vlootsamenstelling

- LNV (in afstemming met DGMI) komt tot de conclusie dat het criterium "meest voorkomende vliegtuigtype" ook moet worden toegepast om de vlootsamenstelling in de referentiesituatie af te leiden, consistent met de wijze waarop dat voor de projectsituatie reeds wordt toegepast.

Argumentatie

- De vlootsamenstelling is een belangrijke invoervariabele voor de omvang van NOx-emissies in de referentiesituatie. Eerder is daarbij in het ontwerpbesluit als criterium gehanteerd dat Schiphol voor de selectie van de vloot uit kon gaan van vliegtuigtypes met de hoogste NOx-emissies.

- De Commissie voor de m.e.r. heeft deze aanpak echter gekwalificeerd als een essentiële tekortkoming. De werkwijze leidt immers tot een overschatting van de emissies in de referentiesituatie. En is tevens niet in lijn met de wijze waarop voor de projectsituatie de vlootsamenstelling is afgeleid.
- Uitgangspunt dient te zijn dat gekomen moet worden tot een eenduidige consistente werkwijze voor zowel referentiesituatie als de (aangevraagde) projectsituatie, zonder dat daarbij de emissies in de referentiesituatie wordt overschat.

5.1.2.1 jo. 5.2.1

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/31551

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

5.1.2.i jo. 5.2.1

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/31551

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Krachtenveld

- Schiphol heeft grote moeite met de door de bevoegd gezagen aangekondigde formele brief van 16 februari. En wil verder door kunnen spreken over de nadere uitgangspunten om zo zicht te houden op een maakbare situatie. LNV wil nu eerst de kaders vaststellen, zodat de feitelijke opgave exact in beeld kan worden gebracht.
- Zodra de brief met nadere uitgangspunten is verstuurd kan Schiphol aan de slag met het uitvoeren van de stikstofberekeningen (oplevering berekeningen verwacht: medio mei 2022).

5.1.2.e

TOELICHTING**Inleiding**

- De opgave is om in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. te komen tot een eenduidige consistente methodiek voor zowel referenties als aangevraagde situaties, en om te voorkomen dat de emissies in de referentiesituatie worden overschat.
- Schiphol stelt voor om voor de referentiesituatie per vliegtuigtype het oorspronkelijk criterium te hanteren, namelijk dat daarbij uitgegaan kan worden van het motortype met de hoogste NOx-emissies. Deze werkwijze blijft echter niet consistent met de manier waarop Schiphol voorstelt de projectsituatie te berekenen waarbij wel uitgegaan wordt van het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype".
- Zij zien de vlootmix die in de referentie is gebruikt als een realistische mix die zich in de referentie voor had kunnen doen. Ook de vlootmix in de projectsituatie zien zij als een realistische prognose. Schiphol ziet geen aanleiding voor een consistente aanpak in het bepalen van de vlootsamenstelling in de referentiesituaties en de projectsituatie.
- Op basis van de informatie zoals gedeeld door Schiphol in de technische overleggen met LNV en DGMI leidt dit tot de hieronder opgenomen uitwerking voor de afleiding van vlootsamenstelling in de referentiesituatie en in de projectsituatie.

Nadere uitwerking van de uitgangspunten voor de vlootsamenstellingVlootsamenstelling in de referentiesituatie

- Vertrekpunt is het verkeersscenario dat de basis is geweest voor de afleiding van de geluidszone (in het Aanwijzingsbesluit 2000), en de grenswaarden in de handhavingspunten (voor het LVB2008). Het gaat dan om het aantal vliegtuigbewegingen dat als uitgangspunt is opgenomen voor de verschillende geluidscategorieën, het baangebruik en de routemodellering zoals verondersteld in het MER dat onderliggend is aan het meest beperkend besluit.
- De motortype die geselecteerd wordt in de vloot is bepalend voor de omvang van de emissies in de referentiesituatie. Eerder is daarbij het criterium gehanteerd dat per geluidscategorie het motortype met de hoogste NOx-emissies kan worden geselecteerd. Dit leidt echter tot een overschatting van

de emissies in de referentiesituatie en daarmee tot een onderschatting van het uiteindelijke projecteffect. De selectie van motortype wordt nu afgeleid van hetgeen voor een maatgevend jaar werkelijk is voorgekomen binnen de planperiode van het besluit.

- Ieder vliegtuigtype kent meerdere combinaties met verschillende motoren. Daarom wordt eerst de verdeling van de vliegtuigtypes bepaald. De jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes.
- Voor de selectie van de motor per vliegtuigtype kunnen alle voorkomende vliegtuig/motorcombinatie worden meegenomen. Of alleen de combinaties die voldoet aan het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype".
- De jaarlijkse verdeling van vliegtuigtypes per geluidscategorie wordt afgeleid van de in werkelijkheid voorgekomen verdeling van vliegtuigtypes (waarbij conform het ontwerpbesluit een correctie plaatsvindt op: alleen geregistreerde vliegtuig/motorcombinatie met minimaal 100 vliegbewegingen per jaar; alleen geregistreerde vliegtuig/motorcombinatie die logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort).
- De totale emissieruimte als gevolg van de vlootsamenstelling in de referentiesituatie dient te voldoen aan de overige bepalingen zoals opgenomen in het meest beperkend besluit.

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/31551

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Vlootsamenstelling in de projectsituatie

- Ook in de projectsituatie is het vertrekpunt het verkeersscenario zoals in het MER is gehanteerd voor de voorgenomen activiteit.
- Verdeling van vliegtuigtypes, baangebruik en routemodellering is ongewijzigd ten opzichte van de gehanteerde uitgangspunten in het MER dat onderliggend is aan het besluit.
- De selectie van vliegtuig/motorcombinatie vindt alleen plaats op basis van het criterium "meest voorkomende vliegtuig/motorcombinatie per vliegtuigtype".
- In de projectsituatie is niet bekend welke vliegtuig/motorcombinaties allemaal zullen voorkomen. Er zal een onderbouwing moeten komen van wat de onzekerheidsmarge is voor deze prognose gelet op mogelijke toekomstige motorontwikkelingen.
- De emissiegegevens van het motortype wordt voor zowel de projectsituatie als de referentiesituatie ontleend aan de meest recente emissiedatabase.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De nota bevat procesinformatie die het belang van de Staat en mogelijk andere betrokkenen in een juridische procedure kan raken. Gelet hierop komt deze nota niet voor openbaarmaking in aanmerking.

5.1.2.i jo. 5.2.1

5.1.2.i jo 5.2.1

Details koppel ik separaat terug.

Goed weekend, en heel erg veel dank voor alle hulp en denkkracht van de afgelopen weken. Vind het echt mooi om te zien hoe we hierin samenwerken, collega's!

Groet,

5.1.2.e

69

agenda

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

Contactpersoon
5.1.2.e
M + 5.1.2.e
5.1.2.e@minienw.nl

Datum
11 februari 2022

Betreft	Agenda wekelijks overleg met Minister van Infrastructuur en Waterstaat over LVB1 Schiphol
Vergaderdatum	14 februari 2022
Vergadertijd	13.00 – 13.45 uur
Vergaderplaats	Webex

1. Opening

2. Algemeen

3. BWO

Terugblik BWO Schiphol 11 februari

4. Natuurvergunning/LVB

Ter bespreking: Nota DGMI Vlootsamenstelling passende
beoordeling

*Bijlage 4.1: Nota DGMI Vlootsamenstelling passende beoordeling
inclusief opmerkingen/vragen minister*

5. Afsluiting

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: HBJZ notitie over extern salderen tbv. het regulier overleg Schiphol morgen
Datum: woensdag 16 februari 2022 12:57:00
Bijlagen: stopzetten extern salderen

71

Voor LVB overleg morgen met interne team

Van: 5.1.2.e HBJZ

Verzonden: woensdag 16 februari 2022 11:56

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

CC: 5.1.2.e HBJZ ; 5.1.2.e HBJZ ; 5.1.2.e - HBJZ

Onderwerp: HBJZ notitie over extern salderen tbv. het regulier overleg Schiphol morgen

Beste 5.1.2.e ,

Gisteren werd er in het afstemmingsoverleg stikstof gesproken over het stop zetten van extern salderen. 5.1.2.e heeft m.i. heel helder e.a. op papier gezet over de mededeling van enkele provincies om het instrument extern salderen stop te zetten. Wellicht kunnen we hierbij nog even stil staan in het overleg morgen.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e DGMI
Onderwerp: RE: Vertrouwelijk - perspectief Schiphol vlootmix
Datum:
Bijlagen: tweede verzoek aanvulling vergunning aanvraag.doc

72

Beste 5.1.2.e

Bijgaand ter voorbereiding op je telefoongesprek met 5.1.2.e de reactie zoals we deze vandaag hebben voorbereid op het perspectief van Schiphol over vlootmix:

Kernpunten perspectief Schiphol:

- Naar het oordeel van Schiphol is de aanvraag wezenlijk anders dan de reconstructie van de bestaande rechten en hoeft de gebruikte methodiek niet 1 op 1 hetzelfde te zijn.
- Schiphol meent ook dat met het gedane voorstel voor een verfijning van de vlootmix in de reconstructie van de bestaande rechten de methodes goed overeenkomen voorwat betreft de gebruikte rekenmethode en het gekozen detailniveau. Hiermee zou tegemoet gekomen moeten zijn aan de zorg van gebrek aan consistentie.

Reactie bevoegd gezag (DGMI in afstemming met LNV)

- Kernvraag voor de natuurtoets is of kan worden uitgesloten dat als gevolg van aangevraagde activiteit (projectsituatie) significante effecten optreden op Natura 2000-gebieden.
- Zolang niet voldoende aannemelijk is dat de referentiesituatie zich ooit heeft voorgedaan of had kunnen voordoen, daarmee een overschatting is van de emissies in de referentiesituatie, kan de stikstofdepositie als gevolg van de aangevraagde activiteit blijven toenemen met significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

■ 5.1.2.1 jo. 5.2.1

Chronologie

- Eerder is in het ontwerpbesluit als criterium gehanteerd dat Schiphol voor de selectie van de vloot uit kon gaan van vliegtuigtypes met de hoogste NOx-emissies voorzover toegestaan op basis van het LVB2008.
- In het toetsingsadvies over het MER en het ontwerpbesluit geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat deze rekenwijze leidt tot een overschatting van de emissies in de referentiesituatie. Wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden. Naar het oordeel van de Commissie moet de rekenmethode consistent worden toegepast voor alle situaties, dus voor het reconstrueren van rechten uit

het verleden, als ook voor het wijzigen van rechten als de inrichting of het gebruik van een luchthaven wijzigt. Alleen zo kan objectief worden vastgesteld of meer of minder emissies kunnen optreden en of er dus meer of minder rechten nodig zijn.

- 5.1.2.i jo. 5.2.1 [redacted]
- De bevoegd gezagen hebben, gegeven het advies van de Commissie voor de m.e.r. en binnen de context van de voortschrijdende jurisprudentie besloten nadere kaders te hanteren voor de reconstructie van de vlootmix in de referentiesituatie:
 - de methodiek dient consistent te worden toegepast in zowel de referentiesituatie als de aangevraagde situatie;
 - en daarbij dient uitgegaan te worden van een representatieve vlootsamenstelling.
- In de technische overleggen is vervolgens met Schiphol gesproken over hoe te komen tot een uitvoerbaar kader binnen deze uitgangpunten.
- Schiphol heeft daartoe alternatieve rekenwijze voorgesteld.
- Hoewel deze leidt tot meer realisme blijft de door Schiphol gepresenteerde rekenwijze in de referentiesituatie nog steeds het criterium "vliegtuigtype met hoogste NOx-emissies" hanteren.
- Schiphol heeft inzichtelijk gemaakt dat voor ieder vliegtuigtype wel 10 a 20 verschillende motorcombinaties mogelijk zijn waarbij de verschillen in NOx-emissies groot zijn (meer dan 50% niet ongebruikelijk).
- Gevolg is nog steeds een overschatting van de emissies ten opzichte van wat zich ooit heeft voorgedaan op basis van de voorgekomen vlootsamenstelling en gerealiseerde emissies over de periode 2008-2019.
- Het blijkt dat de manier waarop is gerekend in de aangevraagde situatie het beste overeenkomt met de realiteit. Hierbij wordt gerekend met het criterium "de meest voorkomende vliegtuigtype". Deze herberekening is uitgevraagd bij Schiphol en mogelijk omdat Schiphol al anticipeerde op het NNHS met pre-Covid19 rond de 500.000 vliegtuigbewegingen.

- 5.1.2.i jo. 5.2.1 [redacted]

Van: 5.1.2.e [redacted] - DGMI 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 16 februari 2022 09:56

Aan: 5.1.2.e [redacted] @minInv.nl>; 5.1.2.e [redacted]

[redacted] @minInv.nl>

CC: 5.1.2.e [redacted] - DGMI 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e [redacted]

[redacted] - DGMI 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Vertrouwelijk - perspectief Schiphol vlootmix

Urgentie: Hoog

Beste 5.1.2.e,

Zie bijgaande info die Schiphol gisteravond toestuurt.

Graag vertrouwelijk behandelen, we spreken elkaar straks over de duiding hiervan.

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: woensdag 16 feb. 2022 9:49 AM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Vertrouwelijk - perspectief Schiphol vlootmix

Beste 5.1.2.e dank voor je mail. Wij zullen deze informatie betrekken bij ons advies aan de Minister vanuit onze rol van bevoegd gezag voor de MER procedure en deze ook delen met LNV als wettelijk adviseur voor de MER procedure.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 15 feb. 2022 11:34 PM

Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl>, 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Vertrouwelijk - perspectief Schiphol vlootmix

Beste 5.1.2.e

Dank voor je mail. Vanuit onze formele rol rond het lvb nuttig om hier kennis van te nemen. Zoals ik al aangaf: uiteraard is het aan het bevoegd gezag om dit type informatie te wegen en een oordeel over te vormen, niet aan dglm.

Groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e [redacted]@schiphol.nl>

Datum: dinsdag 15 feb. 2022 9:56

Aan: 5.1.2.e [redacted] DGLM

5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DGMI

5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Vertrouwelijk - perspectief Schiphol vlootmix

Beste 5.1.2.e [redacted]

Vandaag vroeg je mij om het perspectief van Schiphol weer te geven ten aanzien van de recente discussies over de gebruikte vlootmix, mede ten behoeve van het komende BWO. Zie daarvoor onderstaande toelichting. Vanuit het perspectief van transparantie stuur ik het hierbij ook naar DGMI 5.1.2.e [redacted]

Ik wil jullie vragen dit vertrouwelijk te blijven behandelen, hangende de vergunningaanvraag.

Bij vragen weet je me te vinden.

Vriendelijke groet,

5.1.2.e [redacted]

Technisch overleg

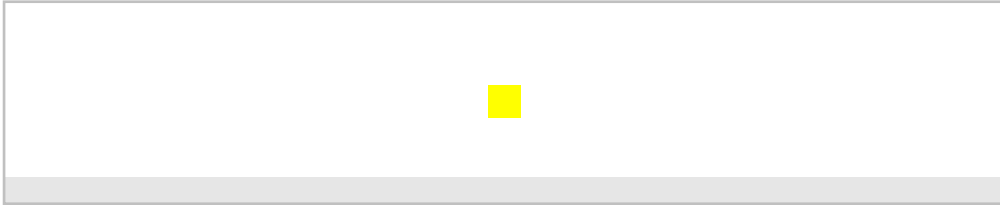
- 5.1.1.c [redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

5.1.1.c

- [Redacted]

5.1.1.c

- [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]



Follow us on: [Facebook](#) [Twitter](#) [Linkedin](#) [Youtube](#) [Instagram](#)

Please consider the environment before printing this e-mail

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

Van: 5.1.2.e [redacted] DGLM
Aan: 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ
Onderwerp: FW: LET OP ACTIES/ terugkoppeling
Datum: donderdag 17 februari 2022 19:49:56

Ook voor jullie natuurlijk

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e [redacted] - DGLM <5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>
Datum: donderdag 17 feb. 2022 4:53 PM
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted]
5.1.2.e [redacted] - DGLM 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e [redacted]@minlnv.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DBO
5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - FIB-IWA 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>,
5.1.2.e [redacted] - DBO <5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>,
5.1.2.e [redacted] - DGMI 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>,
5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>, 5.1.2.e [redacted] - DGLM
5.1.2.e [redacted] - DCO 5.1.2.e [redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: LET OP ACTIES/ terugkoppeling

Collega,s

Hierbij de actiepunten uit het gezamenlijke overleg van Min NenS en onze Minister. Ik cc even meteen 5.1.2.e [redacted] gezien de complexiteit en hoeveelheid acties zodat hij mee kan lezen en aan kan vullen als ik wat mis of verkeerd heb begrepen.

1. De brief over Schiphol naar de TK kan, indien ook de MinLNV akkoord heeft gegeven, uit. Graag dit met spoed nagaan. 5.1.2.e [redacted]
2. De brief van bevoegd gezag van LNV en de brief van bevoegd gezag DGMI aan Schiphol kan worden opgesteld conform contouren. Minister wil weten of bevoegd gezagen het eens zijn over uitgangspunten vlootmix en of wat implicaties zijn. Minister IenW wil, zoals besproken deze brief graag nog even rustig kunnen bezien op de laatste ontwikkelingen (Actie DGMI). Brief van LNV en DGMI moeten tegelijkertijd worden verzonden naar Schiphol. Verwachting is dat dit begin volgende week kan plaatsvinden. (Ik bel hierover nog even met 5.1.2.e [redacted])
Op basis van deze brieven bezien of TK hierover extra geïnformeerd moet en kan worden ook gezien het feit dat dit een stap is in vergunningproces en daarmee juridische proces.

buiten reikwijdte

Dus korte tijdslijn

- Brief Schiphol nu uit (procesbrief naar TK)
- Begin volgende week ws. brief uit van bevoegd gezagen naar Schiphol

buiten reikwijdte

5.1.2.e [redacted]

Secretariaat 5.1.2.e [redacted]

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

Deze rondzendmap ligt nu aan jullie voor, graag jullie aandacht.

Dank en groet, 5.1.2.e

74

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

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/1986

Titel: DGMI M beslisnota schriftelijk verzoek aanvulling passende beoordeling Schiphol



74a

OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan
Van

Minister
DGMI

nota

Nadere uitgangspunten passende beoordeling Schiphol;
schriftelijk verzoek aan Schiphol

Datum

18 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38628

Opgesteld door

S.T.Z.e

Bestuurskern

Beslistermijn

21 februari 2022

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Eerder heeft u met de beslisnota (kenmerk: IENW/BSK-2022/21273) ingestemd met de nadere uitgangspunten voor de passende beoordeling voor het LVB Schiphol. Schiphol is daarover mondeling geïnformeerd. U heeft met LNV afgesproken de formele brief over de uitgangspunten voorafgaand aan het CD Luchtvaart van 24 februari te willen versturen.

Middels bijgevoegde brief wordt Schiphol verzocht de passende beoordeling aan te vullen, naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de ontvangen zienswijzen op het MER.

In deze nota is inzichtelijk gemaakt welke keuzeruimte resteert voor Schiphol in de te hanteren werkwijze voor de afleiding van de vlootsamenstelling en een indicatie opgenomen wat het mogelijk effect daarvan is op de berekening. Een exact beeld van de consequenties op omvang bestaand recht in de referentiesituatie volgt uit de gedetailleerde berekeningen van Schiphol (naar verwachting medio mei).

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van de inhoud van deze brief en in te stemmen met de verzending daarvan door DGMI.

Afstemming met LNV

- 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.
- Gelet op deze inhoudelijke samenhang zijn de nadere uitgangspunten in samenspraak met LNV/DG Natuur, Visserij en Landelijk gebied (DGNVLG) bepaald. Hierover is inhoudelijk overeenstemming tussen DGMI en DGNVLG.
- DGNVLG heeft DGMI 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. Deze brief is als bijlage opgenomen in de brief aan Schiphol.

Keuzeruimte werkwijze afleiding vlootsamenstelling

De brief biedt op twee onderdelen ruimte voor Schiphol in de te hanteren werkwijze voor de afleiding van de vlootsamenstelling hetgeen door kan werken op de omvang van het bestaand recht in de referentiesituatie. Voor beide geldt dat de mate waarin zal moeten blijken uit nadere berekeningen van Schiphol.

1. Schiphol kan op twee manieren de vlootsamenstelling afleiden: òf op basis van een vliegtuigtype met meest voorkomende motortype òf op basis van alle voorkomende vliegtuigtype/motorcombinaties. In dit laatste geval kunnen dus ook vliegtuigtype/motorcombinaties worden geselecteerd met hogere NOx-emissies, voor zover de verdeling van alle voorkomende combinaties overeen blijft komen met wat zich feitelijk heeft voorgedaan.

Indicatie van mogelijk effect: Schiphol heeft inzichtelijk gemaakt dat voor ieder vliegtuigtype wel 10 a 20 verschillende motorcombinaties mogelijk zijn waarbij de verschillen in NOx-emissies groot zijn (binnen de range meer dan 50% verschil is niet ongebruikelijk). Het verschil in de totale omvang van NOx-emissies tussen beiden methoden zal naar verwachting relatief beperkt zijn, afhankelijk van de exacte verdeling van motortypes per vliegtuigtype zoals deze zich heeft voorgedaan binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit.

2. Ten tijde van het ontwerpbesluit kon de vlootsamenstelling alleen afgeleid worden op basis van het gebruiksjaar 2008. Met voorliggende brief wordt Schiphol ruimte gegeven om zelf een maatgevend jaar te bepalen (lees: jaar met hoogste NOx-emissies in de reconstructie). Dit dient wel binnen het uitgangspunt plaats te vinden dat de vlootsamenstelling zich werkelijk heeft kunnen voordoen binnen de uitvoeringsperiode van het meest beperkend besluit. Hiermee kunnen ook recente verschuivingen (als gevolg van vlootvernieuwing of inzet van grotere vliegtuigen) meegenomen worden voor de afleiding van de vlootsamenstelling.

Indicatie van mogelijk effect: Schiphol heeft laten zien wat de gerealiseerde emissies zijn in periode 2007-2019, waarbij deze lineair zijn opgeschaald of afgeschaald naar 480.000 vliegtuigbewegingen. De NOx-emissies op jaarbasis variëren in die periode maximaal 10%. NB: Deze berekening is niet conform de in de brief opgenomen werkwijze, waarbij de op- of afschaling per geluidsklasse dient plaats te vinden om te borgen dat het verkeersscenario passend blijft binnen de grenswaarden van de handhavingspunten. De precieze bandbreedte in totale omvang van NOx-emissies als gevolg van de jaarlijkse variatie in vlootsamenstelling zal afhankelijk zijn van de daadwerkelijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over de geluidsklassen.

5.1.2.e

Datum

28 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38628

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DGMI

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: paar bullits voor gesprek met Schiphol
Datum: maandag 21 februari 2022 15:25:00

5.1.2.e ter voorbereiding op je gesprek met Schiphol (Dick Benschop, 5.1.2.e nog een paar bullits:

Zou je voorafgaand met 5.1.2.e nog even af willen stemmen hoe concreet je wil worden over wanneer de brief verstuurd zal worden. Mede ook nu Schiphol nog een afspraak wil inplannen om de resultaten van de berekeningen te delen. Dit inzicht kan geen onderdeel zijn van de afweging over de uitgangspunten. LNV heeft intussen brief getekend klaar liggen.

- Schiphol heeft grote moeite met de door de bevoegd gezagen aangekondigde formele brief. Liefst wil men verder door kunnen spreken over de nadere uitgangspunten om zo zicht te houden op een maakbare situatie.
- Vanuit perspectief Schiphol is een maakbare situatie conform het LVB (500k vliegtuigbewegingen) waarin zonder aanvullende externe mitigerende maatregelen tot een vergunning kan worden gekomen.
- Zij maken zich grote zorgen over haalbaarheid van externe mitigerende maatregelen: op het vlak van extern salderen, instrumentarium rond stikstofbanken, en de ViA15-uitspraak over 25km rekenafstand (einduitspraak verwacht na de zomer).
- Naar verwachting zal Schiphol vanmiddag niet de berekeningen presenteren. 5.1.2.e heeft vandaag gebeld om een afspraak te plannen met LNV en DGMI om de resultaten van hun eerste berekeningen met ons te delen. Afspraak vindt plaats na verzending van de brief (wordt nog gepland waarschijnlijk voor komende woensdagmiddag of donderdag).

Jouw inbreng

- **Belangrijk om de zorgen van Schiphol goed te horen en begrip te hebben voor alle onzekerheden waar ze tegen aan kijken.**
- **Je kan aangeven dat ook de bewindspersonen deze majeure opgave zien en daarin willen doen wat nodig is en kan om Schiphol hierin te kunnen helpen.**
- **Je kan aangeven dat voor stabiliteit in de besluitvorming naar de toekomst, belang te zien om stevige grond onder de voeten te krijgen.**
- **Je kan aangeven het belang te zien voor een open gesprek met Schiphol, altijd met respect voor ieders rol en positie. Ook in de maatschappelijke verantwoording.**

Eventueel bij doorvragen

- Bevoegd gezagen kiezen voor de juridisch meest houdbare lijn, met uitwerkingsruimte voor Schiphol.
- In lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en binnen de context van de voortschrijdende jurisprudentie stellen de bevoegd gezagen als uitgangspunt:
 - de methodiek dient consistent te worden toegepast in zowel de referentiesituatie als de aangevraagde situatie;
 - en daarbij dient uitgegaan te worden van een representatieve vlootsamenstelling.
- Kernvraag voor de natuurtoets is of kan worden uitgesloten dat als gevolg van aangevraagde activiteit (projectsituatie) significante effecten optreden op Natura 2000-gebieden.
- Zolang niet voldoende aannemelijk is dat de referentiesituatie zich ooit heeft voorgedaan of had kunnen voordoen, daarmee een overschatting is van de emissies in de referentiesituatie, kan de stikstofdepositie als gevolg van de aangevraagde activiteit blijven toenemen met significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.
- De conclusie van de bevoegd gezagen is dat de werkwijze op basis van het criterium "meest voorkomende vliegtuigtype" het meest juridisch houdbaar is.

Perspectief van Schiphol zoals vorige week gedeeld:

- Naar het oordeel van Schiphol is de aanvraag wezenlijk anders dan de reconstructie van de bestaande rechten en hoeft de gebruikte methodiek niet 1 op 1 hetzelfde te zijn. Dit is naar

het oordeel van Schiphol ook geen voorwaarde (vanuit rechtspraak of anderszins).

- Schiphol meent dat er geen basis is voor het moeten uitgaan van een 'gemiddeld motortype' per vliegtuigtype en dat het door Schiphol gekozen uitgangspunt voor de berekening van de emissies in de reconstructie van de bestaande rechten tenminste even goed onderbouwd is, en ook past binnen de door LNV eerder aangereikte en in het ontwerpbesluit voor de Wnbvergunning geaccordeerde systematiek.
- Schiphol meent ook dat met het gedane voorstel voor een verfijning van de vlootmix in de reconstructie van de bestaande rechten de methodes goed overeenkomen voor wat betreft de gebruikte rekenmethode en het gekozen detailniveau. Hiermee zou tegemoet gekomen moeten zijn aan de zorg van gebrek aan consistentie.

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M

5.1.2.e

@minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Opgave per gebied en terugschakel.
Datum: dinsdag 22 februari 2022 21:00:21

76

Ter info

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 22 feb. 2022 8:59 PM
Aan: Harbers, M.G.J. (Mark) - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DBO 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Opgave per gebied en terugschakel.

Hoi Mark

Zoals net besproken, hierbij wat meer achtergrond bij analyse Schiphol

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 22 feb. 2022 6:53 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Opgave per gebied en terugschakel.

Hi 5.1.2.e

We hebben zojuist nog even uitgebreid gesproken met dgmi over de plaatjes die Schiphol heeft gepresenteerd aan het bevoegd gezag vanochtend. Mijn beeld:

- Schiphol heeft per natura 2000 gebied de vergelijking gemaakt wat de depositie opgave is.
- Daarbij zijn ze uitgegaan van verschillende vlootsamenstellingen. 1 met veel extra ruimte zoals in de oorspronkelijke vergunning zat, 2 met een verfijning van de vloot (het alternatieve voorstel van Schiphol en 3 met meest voorkomende types (ongeveer (niet helemaal) het voorstel van dgmi; een conservatieve inschatting)
- Uit die analyses komt dat je bij (vooral) 3 zoals hiervoor aangegeven, zelfs een restopgave hebt in de duinen ondanks dat je daar bestaand recht hebt voor 480k op 5 banen.
- Waar eerst het beeld was dat je dan alleen een opgave boven Amsterdam zou hebben (een aantal veenweidegebieden)
- Dit komt omdat je altijd een verschil berekening moet maken voor elk natura 2000 gebied tussen referentiesituatie en voorgenomen activiteit. Je mag dus geen gebieden uithoeken. Zodoende kunnen dus model en route effecten en de vloot gaan meewegen.
- Vervolgens maakt Schiphol de stap naar het terugschalen van vluchten om het passend te maken. Dit gaat echter voorbij aan de mogelijkheid om met mitigatie en compensatie tot een oplossing te komen. Bovendien heb je al snel een sterke terugschaling nodig vanwege de beperkte effecten die gemitigeerd moeten worden en het feit dat een vliegtuig dat dus

ook maar beperkt kan mitigeren.

-Daarbij moet ook worden aangegeven dat voor de plansituatie Schiphol rekent met 10% extra ruimte die ze zeggen nodig te hebben om in de toekomst voldoende depositieruimte beschikbaar te hebben (vanwege toestellen die meer nox gaan uitstoten). Doe je dat niet, dan kom je sneller tot geen of een beperkte restopgave.

-Onduidelijk is wat andere uitgangspunten zijn die leiden tot een beperking van bestaand recht in de duingebieden, op basis van de plaatjes is dat nu nog niet af te leiden.

-Ook geeft DGMI aan dat de keuze die ze bieden in hun voorgestelde aanpak wellicht nog ruimte biedt om de opgave in de duingebieden te mitigeren.

-Kortom het gaat te ver om nu te stellen dat je significant terugmoet in vliegtuigaantallen. Echter het is ook niet helemaal uit te sluiten dat we alsnog een opgave in de duingebieden hebben die we moeten mitigeren.

Grt

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e - HBJZ;
 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: 02. Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol_TK
Datum: dinsdag 22 februari 2022 18:29:00
Bijlagen: Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol

5.1.2.e

Naar aanleiding van de opmerking van HBJZ hebben 5.1.2.e overleg gehad met 5.1.2.e
 De aangepaste brief zoals als bijlage opgenomen is het resultaat daarvan. Gelet op
 procespositie van Schiphol is de inkleuring van de nadere uitgangspunten weggelaten. Ook is
 verwijzing naar de vijfde baan minder prominent beschreven, het is immers niet uitgesloten dat
 er ook effecten zijn als gevolg van operaties op andere banen.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e [redacted] DGMI
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] - DGLM; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] -
Cc: 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] - DGMI; 5.1.2.e [redacted] - HBJZ; 5.1.2.e [redacted] - DGLM
Onderwerp: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/2156 : DGMI M beslisnota kamerbrief EK en TK aanvulling passende beoordeling Schiphol
Datum: dinsdag 22 februari 2022 15:41:00
Bijlagen: beslisnota kamerbrief EK en TK aanvulling passende beoordeling Schiphol
Prioriteit: Hoog

Beste collega's,

Bijgaand de beslisnota waarin de kamerbrief wordt aangeboden. Deze ligt nu voor in CM. Graag jullie aandacht gelet op verzending uiterlijk woensdagmorgen. Naar aanleiding van overleg met 5.1.2.e [redacted] en 5.1.2.e [redacted] is besloten om in de kamerbrief ook de mogelijk resterende opgave te duiden, inclusief dat alle inspanningen erop gericht zijn om gegeven het wettelijk kader de continuïteit op de vijfde baan zoveel mogelijk te kunnen waarborgen, en invulling en invulling te blijven geven aan geluidspreferent vliegen, om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te blijven beperken. In de beslisnota is expliciet het advies van HBJZ opgenomen om inhoud te beperken tot enkel proces.

Groet, 5.1.2.e [redacted]

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

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/2156

Titel: DGMI M beslisnota kamerbrief EK en TK aanvulling passende beoordeling Schiphol



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan
Van

Minister
DGMI (in afstemming met DGLM en HBJZ)

nota

Kamerbrief (EK en TK) over schriftelijk verzoek tot
aanvulling vergunningaanvraag en passend beoordeling

Datum

Onze referentie

IENW/BSK-2022/40659

Opgesteld door

5.1.2.e

Beslistermijn

22 februari 2022

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Conform verzoek is een kamerbrief opgesteld om de Eerste en Tweede Kamer te informeren dat er om een aanvulling is verzocht op de vergunningaanvraag en passende beoordeling. Deze zal dan gelijktijdig met het versturen van de brief aan Schiphol aan de beide kamers worden aangeboden.

Geadviseerd besluit

- In te stemmen met de verzending van de brief aan de Eerste en Tweede Kamer, waarin ook de mogelijk resterende opgave wordt geduïd.

Afstemming met departementen

- LNV heeft intussen de brief aan Schiphol ondertekend, deze ligt klaar voor verzending. De inhoud van de kamerbrief is ambtelijke afgestemd met LNV. M NenS wordt verzocht om deze kamerbrief te accorderen parallel aan deze beslisnota, gelet op kritieke tijdschaduw voor publicatie van deze brief uiterlijk woensdagochtend.
- De departementen AZ, EZK, FIN (IRF/IENW en staatsdeelnemingen), BZK zijn geïnformeerd over de inhoud van de kamerbrief.

Perspectieven

- Schiphol heeft aangegeven grote moeite te hebben met een passage waarin ook nadere duiding wordt gegeven van de uitgangspunten. Gelet op de procespositie van Schiphol past het niet om in de brief aan de Kamer de specifieke voorwaarden te noemen waarop Schiphol nog niet officieel (reactie op de brief) heeft kunnen reageren.
- U wordt geadviseerd om in de kamerbrief ook de mogelijke consequenties als gevolg van de resterende opgave te duiden. In de kamerbrief zijn de mogelijke gevolgen voor de vijfde baan in een bijzin genoemd. U geeft in deze brief aan dat de inspanningen erop gericht zijn om gegeven het wettelijk kader de continuïteit van de operaties zoveel mogelijk te kunnen waarborgen en invulling te blijven geven aan geluidspreferent vliegen, om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te blijven beperken.

Informeren van Eerste en Tweede Kamer

- In beide kamers ligt het ontwerpbesluit voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit ter voorhang voor. Eerder zijn beide kamers geïnformeerd over het toetsingsadvies van CMER. Gelet op deze lopende

voorhangprocedure wordt deze brief daarom ook aangeboden aan de Eerste Kamer.

5.1.2.e

Datum**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/40659

Uiterlijk bij

2 februari 2022

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: 02. Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol_TK (essentie)
Datum: dinsdag 22 februari 2022 14:42:00
Bijlagen: kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol TK

Laatste versie, op verzoek van LNV term "gegeven het wettelijk kader" toegevoegd in de zin "wordt alles in het werk gesteld om de continuïteit van de operaties op de vijfde baan zoveel mogelijk te kunnen waarborgen"

Van: 5.1.2.e - DGMI
Verzonden: dinsdag 22 februari 2022 14:32
Aan: 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 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl
Onderwerp: RE: 02. Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol_TK (essentie)

Verplaatst; nu laatste zin van de betreffende alinea

Van: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl
Verzonden: dinsdag 22 februari 2022 14:31
Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.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
 - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl
Onderwerp: RE: 02. Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol_TK (essentie)

5.1.2.e

Een tekstueel punt: uit de tekst (de lange alinea) zou je kunnen afleiden dat de differentiatie in aanwijzigingsmoment natuurgebieden de oorzaak is van vijfde baanproblematiek, terwijl je volgens mij tot uitdrukking wilt brengen dat het kader in brede zin tot gevolg heeft dat dit effect/opgave ontstaat.

Groet,

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl
Datum: dinsdag 22 feb. 2022 2:24 PM
Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minienw.nl,
 5.1.2.e DGLM 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

Onderwerp: 02. Kamerbrief nadere uitgangspunten pb Schiphol_TK (essentie)

Beste 5.1.2.e

Hierbij een voorstel naar aanleiding van jullie overleg om mogelijk resterende opgave te duiden, inclusief dat alles in het werk wordt gesteld om de continuïteit op de vijfde baan zoveel mogelijk te kunnen waarborgen. Deze versie ligt nu ter afstemming ook voor bij LNV.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM
Cc: 5.1.2.e - DCO; 5.1.2.e - HBJZ; 5.1.2.e -
DBO; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Spreeklijn brief natuurvergunning 23-2_cmt PJ
Datum: woensdag 23 februari 2022 15:16:00
Bijlagen: Spreeklijn brief natuurvergunning

Graag deze versie gebruiken, aangepast nav opmerking 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: [Postbus DGLM](#)
Onderwerp: FW: notitie dg-overleg nadere uitgangspunten_
Datum: donderdag 3 februari 2022 15:39:00
Bijlagen: notitie DG-overleg nadere uitgangspunten
Prioriteit: Hoo

Voor ibabs morgen vroeg Dg overleg

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: donderdag 3 februari 2022 14:09

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

CC: 5.1.2.e - DBO

Onderwerp: FW: notitie dg-overleg nadere uitgangspunten

Urgentie: Hoog

Dag 5.1.2.e

Bijgaand de notitie van LNV over de referentiesituatie. Kan ik deze doorsturen naar de genodigden van het DG-overleg?

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

...

M

5.1.2.e @minienw.nl

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

Verzonden: donderdag 3 februari 2022 13:52

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

Onderwerp: FW: notitie dg-overleg nadere uitgangspunten

Urgentie: Hoog

Hi, zie hieronder en bijgevoegd de notitie van lnv. Ik heb hem verder nog niet bekeken, maar kun jij @ ^{5.1.2.e} het als nazending naar het dg overleg sturen? Goed om nadrukkelijk te vermelden dat het een stuk is van LNV!

Grt

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@minlnv.nl>

Datum: donderdag 03 feb. 2022 1:35 PM

Aan: 5.1.2.e - DGLM 5.1.2.e @minijenw.nl>

Kopie: @minlnv.nl>, @minlnv.nl>, @minlnv.nl>, @minlnv.nl>, Stikstof LNV, @minlnv.nl>, @minlnv.nl>

Onderwerp: notitie dg-overleg nadere uitgangspunten

Beste 5.1.2.e

Hierbij stuur ik de intern geaccordeerde notitie over de uitgangspunten van de Wnb-vergunning voor het DG-overleg van vrijdag 4 februari 2022 over Schiphol.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Notitie uitgangspunten vergunningverlening Wnb - DG-overleg Schiphol 4 februari 2022

5.1.2.i jo. 5.2.1

Vervolgproces

Uiterlijk 16 februari zal Schiphol per brief worden gevraagd om de vergunningaanvraag aan te vullen.

5.1.2.i jo. 5.2.1

Nadere uitgangspunten**1. Referentiesituatie**

- Eerder is na juridische advisering al geconcludeerd dat een beroep op het overgangsrecht niet slaagt. De natuurtoets zoals destijds uitgevoerd bij het LVB 2003 voor besluitvorming over de vijfde baan voldoet niet aan de vereisten van de Europese Habitatrichtlijn omdat daarin geen stikstofonderzoek heeft plaatsgevonden. Aannemelijk is dat in beroep de rechter zal oordelen dat voor de vijfde baan stikstofonderzoek naar huidige inzichten nodig is.

5.1.2.i jo. 5.2.1

2. Invoergegevens

- De invoergegevens (selectie van vliegtuigtypes) zoals eerder gebruikt in de natuurtoets voor de ontwerpvergunning leiden tot een overschatting van de emissies met 30%. Er bestaat echter nog geen methode die voorschrijft hoe de selectie van vliegtuigtypes wel moet worden bepaald.
- Uitgangspunt is nu, in lijn met het advies van de Commissie voor de m.e.r., dat deze selectie van vliegtuigtypes representatief dient te zijn. Dat wil zeggen dat deze samenstelling van de vloot zich realistisch gezien heeft moeten kunnen voordoen.
- Verder moet de manier waarop de selectie van vliegtuigtypes in de referentiesituatie heeft plaatsgevonden qua methodiek vergelijkbaar zijn met de manier waarop deze selectie plaatsvindt voor de aangevraagde situatie.

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @noord-holland.nl
Cc: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Afspraak --> 5.1.2.e bellen
Datum: vrijdag 11 maart 2022 10:33:34

Beste 5.1.2.e

Schiphol is zoals je weet aan de slag met de aanvullingen op de ontwerpnaatuurvergunning die door LNV zijn gevraagd. Vanuit onze rol (DGLM) werken we hierin nauw samen met Schiphol om de komende periode maatregelen te identificeren. Tussen IenW 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 (idealerweise 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)

DGLNV-DGLM

[18-03-2022 14:38:23] 5.1.2.e Goedemiddag 5.1.2.e

Merk dat er onduidelijkheid is over wat er precies op 15 mei door Schiphol moet worden opgeleverd. Wij merken dat de gesprekken met SPL moeizaam verlopen en ik denk dat het belangrijk is dat dit beeld heel scherp wordt incl waar hun eigen verantwoordelijkheid dan ligt. Heb 5.1.2.e en 5.1.2.e gevraagd om met jullie medewerkers te kijken of daar nog aanvullend iets voor nodig is. Maar praat er ook met jullie graag nog even over door. Ik kijk voor half uurtje ergens. Groet 5.1.2.e

[18-03-2022 15:16:57] 5.1.2.e : Dank voor je update Ik check het even intern 5.1.2.e wilde mij ook bellen. Zal wel hier over gaan. Prima om een half uurtje te prikken. Gtts

[18-05-2022 17:20:08] 5.1.2.e : M N&S gesproken. vooral bij gepraat en ze gaat voor optie 2. Ze heeft paar issues

1 scherp op de onderbouwing

2. de beeldvorming irt proces

3 geen geitenpaadjes

Tot zo

[18-05-2022 17:27:16] 5.1.2.e : Thnx

[23-05-2022 19:41:28] 5.1.2.e : 5.1.2.e

Met Mark besproken. Hij wil koersen op klein informatief BWO begin volgende week. Probeert Chritianne nog ergens te bellen voorafgaand aan BWO dan wel kort overleg. Klein BWO met Min Fin, MinEZK en MinNenS.

Inhoud eigenlijk wat we nu met elkaar aan het maken zijn. Dus mijn voorstel is dan woensdag stukken fysiek naar alle betrokkenen. En dan maandag ochtend weer dg overleg. Zoals vanochtend besproken Ok?

[23-05-2022 19:45:43] 5.1.2.e Dank voor je terugmelding en prima We hebben wel om 930 weekstart met de ministers. Dus wellicht 830 starten Grts

[25-05-2022 19:52:47] 5.1.2.e : 5.1.2.e Minister en ik spreken vrijdag met dick over mogelijke reductie. Niet over jullie kant.

Hoor net dat maandag ochtend om negen uur BWO is. Was drama om te plannen ivm heel veel debatten volgende week. Dg overleg wordt dus verzet/ is informatief. Niet besluitvormend

[07-06-2022 19:44:32] 5.1.2.e Donderdag ochtend gaat door met bwp

[07-06-2022 20:20:26] 5.1.2.e 👍

[11-06-2022 07:24:19] 5.1.2.e Hé 5.1.2.e sorry dat ik je in weekend lastig val. Gisteren is gesprek geweest met Benachop en Minister. Heeft daar naar eigen zeggen te horen gekregen en beeld gekregen dat er toch wellicht meer ruimte is (verschil rekkelijken en puristen) ook op additionaliteit. Kun jij dit plaatsen? Cq iets verandert? Denk dat ik antwoord wel weet maar voor de zekerheid. Mark vroeg me te checken

[11-06-2022 08:36:41] 5.1.2.e : Sorry bedoel dat Dick dit beeld heeft gekregen na gesprek met jou en 5.1.2.e

[24-06-2022 15:46:29] 5.1.2.e : Pc vice-MP Schouten na afloop MR 24/06 verwacht vanaf 16.15 uur in Nieuwspoor. Aansluitend een pc van minister Harbers over de hoofdlijnenbrief Schiphol.

[24-06-2022 15:48:34] 5.1.2.e : Top gefeliciteerd Complementen voor jou en je team Mooie en belangrijke stap 🍷👏

[24-06-2022 15:48:58] 5.1.2.e Nou met goede samenwerking hoor!! Gaan we ooit nog borrel op doen 🙏

DGMI-DGLM

[18-03-2022 14:38:44] 5.1.2.e Goedemiddag 5.1.2.e

Merk dat er onduidelijkheid is over wat er precies op 15 mei door achiphol moet worden opgeleverd. Wij merken dat de gesprekken met SPL moeizaam verlopen en ik denk dat het belangrijk is dat dit beeld heel scherp wordt incl waar hun eigen verantwoordelijkheid dan ligt. Heb 5.1.2.e gevraagd om met jullie medewerkers te kijken of daar nog aanvullend iets voor nodig is. Maar praat er ook met jullie graag nog even over door. Ik kijk voor half uurtje ergens . Groet 5.1.2.e

[18-03-2022 15:21:05] 5.1.2.e : Uitstekend.

[27-05-2022 12:22:56] 5.1.2.e : Net klaar met gesprek Dick en nazit M

Minister heeft stap vooruit toegelicht incl eerste beeld aantallen

Vooraf aangegrepen op netwerkkwaliteit en geluid. Aangegeven voor natuur vergunning loopt overleg over additionaliteit maar dat dit nog best ingewikkeld is. Uiteraard zorgen en vragen. Maar vooral afgesproken dat we nu op geluid en netwerk eea gaan delen

Daarnaast vooral behoefte om met DGMI door te praten over vlootmix

[11-06-2022 07:24:31] 5.1.2.e Hé 5.1.2.e sorry dat ik je in weekend lastig val. Gisteren is gesprek geweest met Benschop en Minister. Heeft daar naar eigen zeggen te horen gekregen en beeld gekregen dat er toch wellicht meer ruimte is (verschil rekkelijken en puristen) ook op additionaliteit. Kun jij dit plaatsen? Cq iets verandert ? Denk dat ik antwoord wel weet maar voor de zekerheid. Mark vroeg me te checken

[11-06-2022 08:36:16] 5.1.2.e Sorry bedoel dat Benschop uit gesprek met 5.1.2.e en jou dit beeld heeft gekregen. Las app nog keer niet helder

[11-06-2022 09:42:03] 5.1.2.e Additionaliteit kwam zoals ik al zei eigenlijk helemaal niet langs. Zij hadden twee vloot samenstellingsvarianten uitgewerkt. Ik heb benadrukt dat wij op voorhand geen enkele reden zien om onze aanwijzingen aan te passen. 5.1.2.e heeft op het eind wel aangegeven geïnteresseerd te zijn in de redenen waarom ze dachten dat hun variant ook houdbaar was. Dat kan mogelijk als rekkelijk zijn geïnterpreteerd. We spraken af dat er technisch overleg zou volgen waarin onze mensen ze verder gaan bevragen over hun berekeningen 5.1.2.e zag tijdens de sessie al een paar (kleine) foutjes in de sheets.

App verkeer DGLM-SG

[14-05-2022 15:37:14] 5.1.2.e : Omwonenden: Schiphol kan 100 bestemmingen missen en Nederland toch verbinden met de wereld - <https://nos.nl/l/2428784>

[17-05-2022 10:54:07] 5.1.2.e : <https://schipholwatch.nl/2022/05/16/nieuwe-handhavingsverzoeken-tegen-schiphol-rtha-en-eindhoven-airport/>

[17-05-2022 10:54:23] 5.1.2.e MOB gaat uit van Max 274000 vluchten

[09-06-2022 19:39:48] 5.1.2.e : Morgen vindt gesprek plaats met Dick Benschop en minister over vergunning. Vandaag pas besloten op verzoek van Dick aan minister.

[09-06-2022 22:53:33] 5.1.2.e : 5.1.2.e duidelijk, dank. Moet ik aanschuiven?

Hgrt.,

5.1.2.e

[13-06-2022 11:34:24] 5.1.2.e : Dan ten aanzien van LVB

- 5.1.2.e adviseert BWO wel door laten gaan. RFL of MCKE is volgende week niet maar wordt ook voor ander onderwerp gekeken of er iets moet worden gepland. Heb ons erbij op wachtlijsten laten zetten

- bel haar vanmiddag nog even

5.1.2.e gesproken

- provincie wil niet meer antwoorden op vraag additionaliteit. Maakt dat er volgens hem twee scenario's kunnen ontstaan

1. Additionaliteit strikt oplossen. Dus dan probleem op drie a vier gebieden etc

2. Besluit van LNV dat er gemitigeerd kan worden (want provincie geeft geen antwoord) dan nog moet Schiphol fors gaan boerderijen opkopen en dat kost tijd en levert natuurlijk gedoe op

Dus beide lijnen leiden niet snel tot natuurvergunning

Lijn1 is meer realistisch dan 2

Ik spreek 5.1.2.e en 5.1.2.e nog uitgebreider om half vijf maar

Verhaal richting Schiphol is nog steeds additionaliteit zeer onzeker en groot probleem, vraag of je meteen tot mitigatie over kunt gaan en ook dat kost veel tijd (en weerstand)

[13-06-2022 11:56:32] 5.1.2.e : 5.1.2.e concept antwoorden op je vijf punten in mail.

5.1.2.1 jo. 5.2.1

[Redacted text block containing multiple lines of yellowed-out content]

[15-06-2022 15:35:39] 5.1.2.e Mijn bericht aan Fin

[16-06-2022 18:59:16] 5.1.2.e https://nieuws.klm.com/reactie-klm-op-maatregelen-schiphol/

[17-06-2022 13:50:59] 5.1.2.e BWO ging heel goed. Complimenten van bwp voor huzarenstukje (zoals MP aangaf) bij deze dus voor jullie👍. Vragen maar geen wijzigingen of huiswerk!

[17-06-2022 13:51:10] 5.1.2.e Mijn bericht aan team

[17-06-2022 14:08:47] 5.1.2.e Goed te horen. Top! Ik bel je nog.

[18-06-2022 11:50:09] 5.1.2.e In de oplegnota hadden we de verschillende opties naar elkaar gezet en dit ook benoemd. Heb het net nog explicieter geformuleerd.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

5.1.2.e

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte verzoek



| Stikstofgevoelig Natura 2000-gebieden | datum van aanwijzing | Referentiesituatie | | Indicatie restopgave | |
|--|----------------------|--------------------|--------------|----------------------|---------------|
| | | 460k 4- banen | 480k 5-banen | 480k 5-banen | 500k 5-banen* |
| Botshol | 7-12-2004 | | X | | |
| Coepelduynen | 7-12-2004 | | X | | |
| Eilandspolder | 24-3-2000 | X | | | |
| Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske | 24-3-2000 | X | | | |
| Kennemerland-Zuid | 7-12-2004 | | X | | |
| Lingegebied & Diefdijk-Zuid | 7-12-2004 | | X | | |
| Meijendel & Berkheide | 7-12-2004 | | X | | |
| Naardermeer | 10-6-1994 | X | | | |
| Nieuwkoopse Plassen & De Haeck | 14-2-1997 | X | | | |
| Noordhollands Duinreservaat | 7-12-2004 | | X | | |
| Oostelijke Vechtplassen | 24-3-2000 | X | | | |
| Polder Westzaan | 7-12-2004 | | X | | |
| Schoorlse Duinen | 7-12-2004 | | X | | |
| Solleveld & Kapittelduinen | 7-12-2004 | | X | | |
| Uiterwaarden Lek | 7-12-2004 | | X | | |
| Westduinpark & Wapendal | 7-12-2004 | | X | | |
| Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder | 24-3-2000 | X | | | |

- Natuurgebied aangewezen na 2003 (referentie: 480k op 5 banen)**
 - 480k op 5 banen past binnen bestaand recht
 - 500k op 5 banen past mogelijk niet binnen bestaand recht, als gevolg van toename vliegbewegingen (incl toename wegverkeer)
- Natuurgebied aangewezen voor 2003 (referentie: 460k op 4 banen)**
 - 480k (5 banen) en 500k (5 banen) passen mogelijk niet binnen bestaand recht, als gevolg van toename vliegbewegingen (incl toename wegverkeer) en verschuiving deel emissies naar 5^e baan.
- Natuurgebied aangewezen voor 2003 (referentie: 460k op 4 banen)**
 - 480k (5 banen) en 500k (5 banen) passen mogelijk niet binnen bestaand recht, als gevolg van extra wegverkeer. Extra vliegbewegingen leiden hier niet tot een opgave omdat deel emissies naar 5^e baan verschuift ('verder weg van deze gebieden')
- Natuurgebieden buiten de maximale rekenafstand van 25 kilometer (gebieden op meer dan 25 km van de relevante emissiebronnen: vliegroutes, wegverkeer en grondgebonden activiteiten op Schiphol).**

* Restopgave voor 500k met 5-banenstelsel is afhankelijk van de exacte berekening op basis van representatieve vlootsamenstelling ("meest voorkomende vliegtuigtype"). Bij 480k is de restopgave naar verwachting beperkt tot zes Natura 2000-gebieden aangewezen voor 2003.

Van: 5.1.2.i jo 5.2.1 - DBO namens 5.1.2.i jo 5.2.1 - DGLM
Aan: 5.1.2.i jo 5.2.1 - DGLM; 5.1.2.i jo 5.2.1 - DGLM
Onderwerp: Overleg inz. natuurvergunning Schiphol
Prioriteit: Laag

i.v.m. overleg met de minister moet ik het overleg verzetten naar volgende week.

buiten reikwijdte

Planning verdere behandeling vergunningaanvraag Schiphol

| | | |
|--|---|--|
| Januari 2022 | Formeel verzoek LNV aan Schiphol nieuwe aanvulling aanvraag | In januari zal intensief overleg met Schiphol en IenW/DGMI als mede-bevoegd gezag plaatsvinden met als oogmerk Schiphol methodische <i>guidance</i> te geven op de punten van een representatieve samenstelling van de vloot en de referentiesituatie, waarvan de vijfde baan (Polderbaan) geen deel uitmaakt |
| Januari/maart 2022 | Gedeeltelijke finalisering door LNV van Nota van antwoord bij definitief besluit | Beantwoording zienswijzen die niet afhankelijk zijn van de reactie van initiatiefnemer op de nieuwe aanvulling op de aanvraag |
| Januari (2 ^e /3 ^e week) 2022 | Inschatting kansrijkheid met figuur gefaseerde vergunningverlening (in afstemming met de Landsadvocaat) | <p>Op grond van de huidige verwachtingen lijkt gefaseerde vergunningverlening aangewezen. Het mogelijk gefaseerd beschikbaar komen van mitigerende maatregelen moet gelijke tred houden met een precies berekende toename van het aantal vluchten in de fase naar herstel van het jaarvolume vluchten pre corona</p> <p>Overwogen wordt een hoofd-PB, waarin de voorgenomen mitigerende maatregelen al in moeten worden uitgewerkt. De bevestiging daarvan kan dan via een AERIUS-berekening bij het definitief inboeken. Bij het definitief inboeken moet dan worden vastgesteld dat de hoofd-PB nog voldoende actueel is. Dit vraagt wel telkens een wijziging van de vergunning met een UOV (en rechtsgang); mitigerende maatregelen moeten in voorschriften opgenomen worden</p> |
| Januari 2022 | Beoordeling opties vergunningverlening en handhaving met oog op mogelijke implicaties vijfde baan | <p>Het moet een <u>prioritaire actie</u> worden om de operationele consequenties en de gevolgen voor natuur en de volksgezondheid van het niet (volledig) kunnen gebruiken van de vijfde baan te analyseren, mede op basis van gegevens van initiatiefnemer.</p> <p>In januari 2022 wordt een handhavingsverzoek over Schiphol verwacht en daartoe is een belangenafweging nodig over de vraag of handhaving proportioneel is in het licht van legalisering. Tegen een eventuele afwijzing kan beroep worden ingesteld (bodemprocedure).</p> <p>Onduidelijk is nog of tegelijk met het handhavingsverzoek een voorlopige voorziening bij de bestuursrechter zal worden gevraagd. Vereiste is verder dat zowel politiek als maatschappelijk transparant kan worden gemaakt welke overwegingen LNV daarbij heeft en dat gelegitimeerd kan worden wat LNV hierover besloten heeft</p> |

| | | |
|---------------|--|---|
| Mei 2022 | Verschilberekening door Schiphol gereed en stikstofopgave inzichtelijk | Uit de verschilberekening van initiatiefnemer moet de impact blijken van het buiten de referentiesituatie houden van de vijfde baan. Daarnaast moet de stikstofopgave voor Natura 2000-gebieden binnen het beïnvloedingsgebied met een maximale rekenafstand van 25 km blijken. Met initiatiefnemer worden deze vervolgacties in week 51 (week van 20-24 december besproken): onzeker is nog of mei 2022 voor initiatiefnemer haalbaar is |
| Mei 2022 | Stikstofopgave en conceptpakket mitigerende maatregelen inzichtelijk | Onder coördinatie van lenW/DGLM wordt conform de afspraken van het 4 ^{de} BWO, parallel aan wat initiatiefnemer doet, de stikstofopgave inzichtelijk gemaakt en wordt een conceptpakket aan mitigerende maatregelen gedefinieerd |
| Mei/juni 2022 | Beslissing LNV over vervolgproces vergunningverlening | <p>Initiatiefnemer moet worden aangehaakt op het spoor van lenW/DGLM. Deze sporen moeten in mei 2022 bij elkaar komen. Mitigerende maatregelen mogen conform de jurisprudentie pas worden voorgeschreven wanneer deze als vaststaand kunnen worden beschouwd.</p> <p>In mei/juni 2022 is pas zicht op de consequenties voor de exploitatie van Schiphol, waaronder de operatie op de Polderbaan.</p> <p>Onder de disclaimer dat beschikbaar gekomen informatie duidelijk is en geen vervolgvragen oproept, staat LNV vóór de zomer voor de volgende keuzen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vergunningverlening voor het gebruik binnen de referentiesituatie (strikt juridisch gezien is daar geen vergunning voor vereist conform de jurisprudentie) en voor het meerdere is een vergunning vereist voor zover daar vaststaande mitigerende maatregelen tegenover staan 2. Parallele verdere uitwerking van mitigatiespoor en opvolgende vergunningverlening (wijziging conform faseringssystematiek) bij beschikbaar gekomen vaststaande maatregelen op verzoek van initiatiefnemer (inclusief UOV en beroep) 3. Eventueel ADC-spoor volgen indien zou blijken dat mitigatie niet alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden afdekt. Om tijdwinst te behalen is een ADC-toets aangewezen indien al direct de aanname dat het in beginsel niet mogelijk is om alle effecten te mitigeren. |

| | | |
|---------------|--|---|
| | | Vereiste hierbinnen is duidelijkheid over de operatie op de Polderbaan |
| Mei/juni 2022 | Finalisering nota van antwoord | Beantwoording zienswijzen voor zover mogelijk op basis van de reactie van initiatiefnemer op de nieuwe aanvulling op de aanvraag |
| Augustus 2022 | (Mogelijke) definitieve vergunning Wet natuurbescherming | Een definitieve vergunning kan worden verleend voor het aantal vluchten dat valt binnen de referentiesituatie en voor het meerdere dient beschikbare stikstofruimte vast te staan in de aanvullende passende beoordeling (aanvulling aanvraag).
Gezien de beroepstermijn van 6 weken is het verlenen van een vergunning direct vóór het begin van de zomervakanties of daarbinnen niet uit te leggen |
| Augustus 2023 | Uitspraak rechtbank | Beroep in eerste aanleg |
| Augustus 2024 | Uitspraak Raad van State | Hoger beroep |