



# 8.

DG

## Bestuurskern

Programma Schiphol  
Cluster B

Den Haag  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

## Contactpersoon

5.1 2 e woo

M 5.1 2 e woo

5.1 2 e woo @minienw.nl

## Datum

8 maart 2022

## Kenmerk

IenW/2021-BSK/49189

## Bijlage(n)

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

# nota ter informatie

Overleg Dick Benschop

## Inleiding

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

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

## Samenvatting, kern of boodschap

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

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

# 8.

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

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

5.12 e woo

# 8.

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

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

uitgestelde openbaarmaking

uitgestelde openbaarmaking

## 04032022\_Gezamenlijke aanpak stikstof IenW/Schiphol.

In dit document worden de werkzaamheden van IenW/DGLM en Schiphol geschetst met betrekking tot de stikstofopgave om te komen tot een vergunbare situatie op Schiphol. Achtereenvolgens worden de overlegmomenten beschreven, de aanpak vanuit IenW en de aanpak vanuit Schiphol. Schiphol voert deze werkzaamheden uit als initiatiefnemer en is allereerst verantwoordelijk voor de natuurvergunningaanvraag en de maatregelen. IenW voert regie over het dossier en is bevoegd gezag voor het LVB en adviseur in het kader van het MER. In onderling overleg wordt de planning de komende weken verder vormgegeven, er wordt toegewerkt naar de deadline van 15 mei (cf opdracht LNV/DGMI met een tussenstand voor het BWO).

### Overlegmomenten

- Elke dinsdag staat er een gezamenlijke werkgroep gepland waarin tussen werknemers vanuit IenW, Schiphol en ondersteunende advieskantoren wordt gesproken over de opgave en de maatregelen.
- Elke vrijdag staat er een gezamenlijk breed overleg (incl. management) tussen Schiphol en IenW gepland waarbij ook de juridische vraagstukken aan de orde kunnen komen.
- Voortgang en beslispunten worden driewekelijks voorgelegd aan het overleg tussen Ruth Clabbers (DGLM) en Dick Benschop (CEO Schiphol).

### Aanpak en taken IenW

De aanpak wordt vormgegeven langs 3 lijnen:

1. Inzichtelijk maken van de Stikstof(rest)opgave voor Schiphol op hoofdlijnen;
  2. Mogelijkheden tot mitigatie en compensatie van de stikstof(rest)opgave op hoofdlijnen;
  3. Juridische vormgeving vergunning en consequenties voor het LVB.
1. Inzichtelijk maken van de stikstof(rest)opgave voor Schiphol:
    - De nadere uitgangspunten van bevoegd gezag vormen de basis voor het bepalen van de opgave voor Schiphol. Deze uitgangspunten betekenen dat de referentiesituatie per Natura 2000-gebied verschilt en afhankelijk is van de datum van aanwijzing van het natuurgebied:
      - Gebieden die voor 2003 zijn aangewezen: referentiesituatie is 460.000 vliegbewegingen op 4 banen.
      - Gebieden die na 2003 zijn aangewezen: referentiesituatie is 480.000 vliegbewegingen op 5 banen.
    - Voor de volgende beoogde situaties (scenario's) dient de opgave in beeld te worden gebracht:
      - A. 460.000 vliegbewegingen op 4 banen.
      - B. 480.000 vliegbewegingen op 5 banen.
      - C. 500.000 vliegbewegingen op 5 banen.
    - Net zoals in de eerdere verkenningen is het invoerbestand 500.000 op 5 banen van MER2020 het uitgangspunt, en worden de overige benodigde invoerbestanden (referentie 460K op 4 banen, beoogde situatie 460K op 5 banen, beoogde situatie 480K op 5 banen) bepaald op basis van schaling en herverdeling naar rato.
  2. Verkenning mogelijkheden mitigatie en compensatie van de (rest)opgave Schiphol:

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 voor Schiphol. Uit de inventarisatie in stap 2 volgt een beeld van de opgave van andere ontwikkelingen. Op basis van de quickscan en de inventarisatie kunnen vervolgens in beeld worden gebracht:

    - de mogelijkheden voor mitigatie en/of compensatie van de opgave voor Schiphol
    - de mogelijkheden voor de mitigatie en/of compensatie van de gezamenlijke opgave voor Schiphol en andere ontwikkelingen.

Bij de verkenning van mogelijke maatregelen wordt in ieder geval gekeken naar mogelijkheden voor; Interne saldering, mitigatie op basis van extern salderen, compensatie. Dit wordt eerst gedaan op hoofdlijnen, later kan dit ook specifieke worden ingevuld.



### 3. Vormgeving voor de natuurvergunning

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 (DGLM, DGMI en LNV). Om voorafgaand aan het treffen van mitigerende maatregelen toch gebruik te kunnen blijven maken van de luchthaven zover de exploitatie boven de referentiesituatie uitkomt, zijn er verschillende opties denkbaar die de komende weken verder worden uitgewerkt.

#### **Aanpak en taken Schiphol**

Schiphol zal de in de brief van LNV (van 27 februari) gevraagde aanvullende informatie aanleveren. Hiervoor zullen nieuwe stikstofdepositieberekeningen worden uitgevoerd en worden ook andere natuureffecten beoordeeld.

Anders dan de berekeningen van IenW worden deze berekeningen uitgevoerd conform de eisen die daaraan worden gesteld vanuit een passende beoordeling. Hiermee kan worden beoordeeld in welke natuurgebieden er een opgave is en of een maatregelenpakket afdoende is.

De scenario's komen overeen met de quickscan die IenW zal uitvoeren:

- De nadere uitgangspunten van bevoegd gezag vormen de basis voor het bepalen van de opgave voor Schiphol. Deze uitgangspunten betekenen dat de referentiesituatie per Natura 2000-gebied verschilt en afhankelijk is van de datum van aanwijzing van het natuurgebied:
  - Gebieden die voor 2003 zijn aangewezen: referentiesituatie is 460.000 vliegbewegingen op 4 banen.
  - Gebieden die na 2003 zijn aangewezen: referentiesituatie is 480.000 vliegbewegingen op 5 banen.
- Voor de volgende beoogde situaties (scenario's) dient de opgave in beeld te worden gebracht:
  - D. 460.000 vliegbewegingen op 4 banen.
  - E. 480.000 vliegbewegingen op 5 banen.
  - F. 500.000 vliegbewegingen op 5 banen.

Het maatregelenpakket zal worden samengesteld in samenwerking met IenW en gebruik maken van de informatie uit de eerdere quickscan (zie punt 2 hiervoor), waar nodig worden definitieve berekeningen van de stikstofdepositie in opdracht van IenW uitgevoerd.

## SAMENVATTING

### Intern salderen

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

### Mitigerende maatregelen

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

### Additionaliteit

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

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

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

- Het additionaliteitsvereiste geldt niet voor interne salderingsmaatregelen<sup>3</sup>, mits de maatregel is geëffectueerd op het moment van vergunningverlening.
- Additionaliteit geldt per habitatype of soorten die worden geraakt door een plan of project waarvoor een instandhoudingdoelstelling geldt ingevolge een Natura 2000-aanwijzingsbesluit.
- Gebiedsspecifieke informatie uit de PAS-gebiedsanalyses 2017 wordt op dit moment geactualiseerd in zogenoemde natuurdoelanalyses. Die geven de actuele stand van zaken weer van het doelbereik voor habitats en identificeren of aanvullende inzet nodig is. De PAS gebiedsanalyses uit 2017 moeten voor vrijwel alle gebieden geactualiseerd worden.
- De uitwerking van de Natuurdoelanalyses kan nog een half jaar tot een jaar duren en moet uiterlijk op 1 juli 2023 leiden tot vastgestelde gebieds- of beheersplannen waarin is vastgesteld of en welke (aanvullende) maatregelen nodig zijn.
- Natuurdoelanalyses bevatten alleen constateringen. Gebieds- en beheersplannen bevatten de (aanvullende) opgave voor gebieden geldt m.b.t. stikstof en maatregelenpakketten.
- De Taakgroep Ecologische Onderbouwing (TEO) heeft een Urgentielijst opgesteld van habitatypen en gebieden waarvoor meer dan 20% van het areaal zeer zwaar overbelast is. (KDW-t: depositie is dan het dubbele van de KDW, en/of meer dan 1000 mol boven de KDW).
- Ook werkt de TEO aan duiding van mogelijkheden om met 'overlevingsmaatregelen' verslechtering tegen te gaan. Als die mogelijkheid er generiek niet is, of als een maatregel in een gebied niet toepasbaar is, resteert voor overbelaste gebieden of habitats enkel het wegnemen van die overbelasting door het nemen van bronmaatregelen.
- Om vast te kunnen stellen dat voor habitats maatregelen voorhanden zijn om (dreigende) verslechtering te voorkomen moet onverkort vaststaan dat deze effecten sorteren. Om de additionaliteit van mitigerende en compenserende maatregelen bij toestemmingsverlening te kunnen onderbouwen, moet de uitvoering van noodzakelijke maatregelen wél geborgd zijn.
- Als uit de Urgentielijst volgt dat 'overlevingsmaatregelen' generiek niet mogelijk zijn en gebiedsspecifieke natuurdoelanalyses geen andere conclusie bevatten, ontstaat een urgent probleem. Voor deze habitats is dan lastig aantoonbaar dat behoud geborgd kan worden en is additionaliteit van mitigerende maatregelen lastig te motiveren.
- Om aan het verslechtingsverbod uit de Habitatrichtlijn te kunnen voldoen moeten deze habitats onder de KDW worden gebracht én moeten herstelmaatregelen worden getroffen die opgetreden effecten van stikstofdepositie tenietdoen.
- Ten behoeve van de identificatie van mitigerende maatregelen in de passende beoordeling voor Schiphol is een indicatie nodig van de voor Schiphol relevante Natura 2000-gebieden die voorkomen op de TEO-Urgentielijst om te kunnen bepalen welke consequenties het additionaliteitsvereiste heeft. Duingebieden hebben allen een overschrijding van meer dan 20% van de KDW-t. Gebieden boven Amsterdam hebben die overschrijding ook, maar in mindere mate (<20%). De droge duinbossen in het Noordhollands duingebied kennen een aanzienlijk grotere overschrijding (>87%). Er dient zo snel mogelijk inzicht te worden gekregen welke aanvullende opgave voor de gebieden gaan gelden voor wat betreft knelpunt stikstof, specifiek de omvang van benodigde aanvullende stikstofreductie en welk maatregelenpakket de provincie daarbij in gedachten heeft. Hoe eerder daarover een concreet beeld bekend is, des te sneller kan Schiphol voor zijn vergunning onderbouwen dat een mitigerende maatregel daadwerkelijk additioneel is.

---

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

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

### INTERN SALDEREN

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

Dit memo beschrijft:

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

#### Inventarisatie maatregelen intern salderen en inschatting effect

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

## uitgestelde openbaarmaking

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

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



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

Bronmaatregelen op de luchthaven (intern salderen) zullen dus niet voor alle gebieden en niet op korte termijn de benodigde stikstofruimte opleveren. Dat neemt niet weg dat het van belang is de bronmaatregelen voor intern salderen zo spoedig mogelijk te treffen, als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen dat de stikstofproblematiek in relatie tot Schiphol aanpakt.

## Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het betrekken van maatregelen bij intern salderen van depositieberekeningen ten behoeve van de vergunningaanvraag

Hoofdvraag:

Onder welke voorwaarden kunnen de maatregelen (die aangrijpen op de emissies en depositiebijdragen van bronnen op de luchthaven) worden gebruikt voor intern salderen?

Antwoord:

Een maatregel (die aangrijpt op de bronnen op de luchthaven) kan in ieder geval worden ingezet voor intern salderen wanneer voldoende is verzekerd dat de maatregel tijdig of op het moment van vergunningverlening het berekende effect heeft.

### Zekerstelling maatregel

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

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

5.1.2.1

### Reeds door de luchthaven getroffen maatregelen

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

### **ADDITIONALITEIT**

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

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

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

## Onderbouwen additionaliteit en natuurdoelanalyses

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

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

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

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

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

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

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

<sup>6</sup> Zie noot 3

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

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

## Borging maatregelen

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

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

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

## Relatie met toestemmingverlening

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

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

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

---

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

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

## Proces natuurdoelanalyses (NDA)

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

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

## Vervolg

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

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

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

Bij oplevering van de NDA is alleen sprake van een constatering (bv. er is meer nodig), waarmee is nog geen concrete invulling van het bronmaatregelenpakket is geregeld. Er dient zo snel mogelijk inzicht te worden gekregen welke aanvullende opgave voor de gebieden gaan gelden voor wat betreft knelpunt stikstof, specifiek de omvang van benodigde aanvullende stikstofreductie en welk maatregelenpakket de provincie daarbij in gedachten heeft. Hoe eerder daarover een concreet beeld bekend is, des te sneller kan Schiphol voor zijn vergunning onderbouwen dat een mitigerende maatregel daadwerkelijk additioneel is.

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

---

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

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

---

Beste 5.1.2.e woo

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

## 1. MER-procedure

buiten reikwijdte verzoek

**Q:** Wat moet er grond van de mer-procedure worden gedaan om de reductie naar 440 in de MER te kunnen meewegen? Welke (pragmatische) keuzes moeten dan worden gemaakt?

**A:**

- Als besloten wordt tot een lager maximaal aantal vliegtuigbewegingen (440k danwel 450k) komt er een nieuw alternatief in beeld die onderzocht moet worden doordat de doelstelling verandert voor wat betreft het aantal vliegbewegingen.
- Mogelijk kan aangetoond worden dat de effecten nog binnen de bandbreedte van het MER vallen, in dat geval kan gekozen worden om eerder het LVB definitief vast te stellen waarbij vervolgens Schiphol verplicht wordt alsnog de milieugevolgen van het lager maximaal aantal vliegtuigbewegingen representatief in beeld te brengen.
- Meer waarschijnlijk is dat de effecten niet binnen de bandbreedte vallen, dan moet de effecten van een alternatief met minder vliegbewegingen in een aanvulling op het MER onderzocht worden alvorens het LVB te kunnen vaststellen.
- Het MER wordt op dit moment ook al aangevuld met een gewijzigde passende beoordeling.
- Keuzes die gemaakt moeten worden is wel of niet toetsen door CMER, en wel of niet opnieuw ter inzage voor inspraak.
- Vanwege de eerder door CMER gesignaleerde tekortkomingen, de grote wijziging van met name van de passende beoordeling zal het advies zijn om de aanvulling op het MER opnieuw voor te leggen voor advies bij de CMER en het ontwerp LVB opnieuw voor inspraak ter visie te leggen.

## Toelichting

• buiten reikwijdte verzoek

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





Q. Hoeveel tijd gaat dit proces naar beste inschatting kosten?

A:

- 6-9 maanden ivm alle benodigde berekeningen en toetsen die daarop uitgevoerd moeten worden. Opnieuw ter visie leggen inclusief verwerken zienswijzen kost ongeveer 3 maanden.

Q: Stel dat reductie op 450 wordt vastgezet: is dit dan (veel) eenvoudiger omdat in het MER is uitgegaan van 450 als referentie?

A:

- Nee, dat verwacht ik niet. De referentiesituatie gaat uit van situatie 2015 en zal ook geactualiseerd moeten worden naar de meest recente inzichten en ontwikkelingen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2.e woo @minienw.nl>

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

**Onderwerp:** Acties naar aanleiding overleg minister

Allen,

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

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

## 1. MER-procedure

buiten reikwijdte verzoek



**Van:** 5.1.2.e woo - DGMI  
**Aan:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo DGMI; postbus dgmi  
**Cc:** 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI  
**Onderwerp:** FW: Notitie voor DG-overleg 12-5  
**Datum:** woensdag 11 mei 2022 22:24:31  
**Bijlagen:** [DG-voorbereiding 12 mei 2022 v3.docx](#)  
**Prioriteit:** Hoog

38

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

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

Groet, 5.1.2.e woo

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

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

Hoi allen,

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

Groeten 5.1.2.e woo

Met vriendelijke groet,

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

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

Vrijdag is mijn vaste vrije dag.



# 38

## Bestuurskern

Programma Schiphol  
Cluster B

## Contactpersoon

5.1.2.e woo

Coördinerend  
Beleidsmedewerker

M

5.1.2.e woo

@minienw.nl

## Datum

11 mei 2022

## Kenmerk

# nota ter informatie

Vorbereiding DG-overleg 12-5-2022

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

## Bespreekpunten

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

## Achtergrondinformatie in drie vragen:

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

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

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

### *Ad A, KDW per gebied*

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

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

# 38

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

## Ad B, achtergronddepositie en overschrijding KDW

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

		Eilandpolder			Ilperveld			Wormerveld		
		2019	2025	2030	2019	2025	2030	2019	2025	2030
H7140B (KDW 714)	90% percentiel	967	902	847	1196	1136	1066	1077	1026	966
	Gem	961	898	831	1058	984	915	988	917	855
	10% percentiel	930	869	808	977	896	828	923	850	788
H4010B (KDW 786)	90% percentiel				1097	1029	960	1059	998	935
	Gem				1000	923	855	992	924	863
	10% percentiel				975	893	825	887	821	763

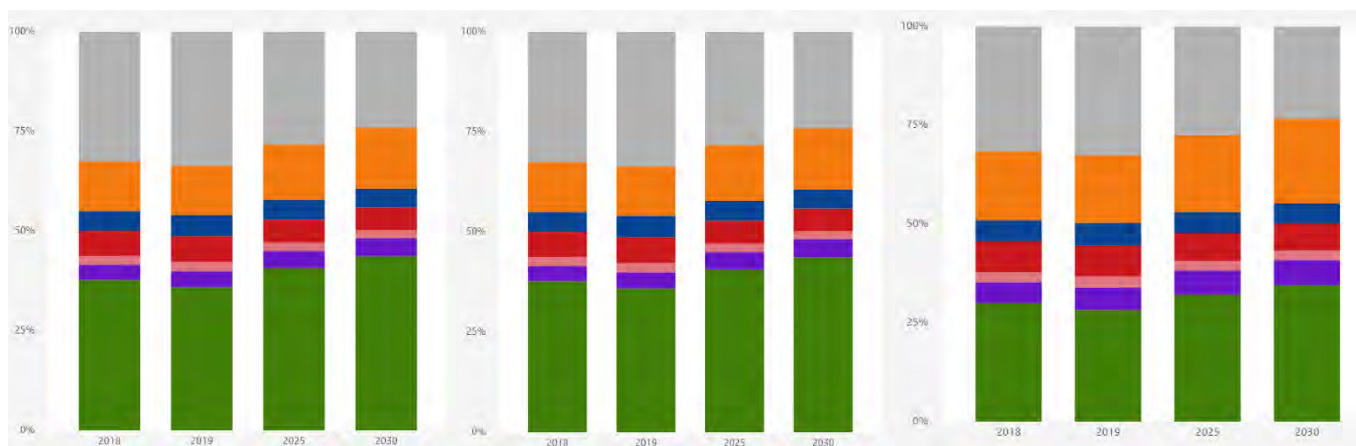
In AERIUS Monitor 2021 is deze informatie ook per hexagon terug te vinden.

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

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

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

Voor, van links naar rechts, 1) Eilandspolder, 2) Ilperveld en 3) Wormerveld:



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

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

*Ad C, welke maatregelen zijn nodig*

## Hoe aantonen instandhoudingsdoelstellingen en additionaliteit?

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

## Onder de KDW?

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



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

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

# uitgestelde openbaarmaking

Reductie Schiphol en bijdrage aan KDW?

5.1.1.c

Andere scenario's doorrekenen (voorstel DGStikstof)

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

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

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

## Vragen minister rond besluitvorming

22 juni

Q&A luchtvaartverdragen

### Wat betekent het terugvallen naar het vigerende stelsel?

- Het huidige stelsel werkt met handhavingspunten rondom Schiphol.
- Een handhavingspunt is voor te stellen als een emmer waar een vooraf vastgestelde hoeveelheid geluid in kan.
- Als de emmer vol is mogen er geen vliegtuigen meer vliegen in de buurt van dat handhavingspunt.

### Leidt stoppen met anticiperend handhaven tot meer hinder?

- In berichtgeving komt naar voren dat het beëindigen van anticiperend handhaven tot ongewenste complicaties kan leiden waardoor een groot deel van de mensen in de omgeving aanzienlijk meer hinder kan ondervinden. Hierbij wordt onder andere verwezen naar het verslag van dhr. Alders uit 2013 waarin is geadviseerd voor NNHS te kiezen.
- Onderzoeksbureau To70 heeft de effecten van het beëindigen van anticiperend handhaven onderzocht. Er zijn in dit verband twee conclusies relevant:
  1. Als het vliegverkeer wordt afgehandeld binnen de milieu(gebruiks)ruimte van het vigerende LVB zijn een viertal handhavingspunten kritisch. De sturende werking die hiervan uitgaat sluit aan bij het preferentieel baangebruik.
  2. Veel andere handhaving zijn (in het geheel) niet kritisch. Hierdoor gaat daar geen sturing vanuit. Dit geeft ruimte om de Zwanenburgbaan tot ruim 20% meer te gebruiken voor landend verkeer vanuit het noorden en startend verkeer richting het noorden. Het gebruik van de Zwanenburgbaan in plaats van de preferente Polderbaan kan om verschillende redenen efficiënter zijn voor de sector (bv. kortere taxitijd en minder brandstofverbruik), maar zal per saldo leiden tot meer hinder in de omgeving van de luchthaven. Bij de overige banen wordt niet direct een effect verwacht.
- Het beeld is dus dat het vigerende stelsel en NNHS niet rigoureus uit elkaar lopen. De stelling dat niet meer geluidpreferent gevlogen kan worden klopt niet.
- Ook de stelling dat er heel veel inzet zal zijn op de secundaire banen klopt niet, met uitzondering van de Zwanenburgbaan in/vanuit noordelijke richting.
- Om te voorkomen dat de hinder per saldo groter is dan nodig is het van belang dat de sector zo veel mogelijk de Polderbaan inzet en niet de eigen belangen vooropstelt met het onnodig inzetten van de Zwanenburgbaan. Voor de sector is het echter ook van belang zijn om zoveel mogelijk geluidpreferent te vliegen. LVNL en Schiphol zijn gecommitteerd aan het Minder-Hinder plan. Het ligt dan ook voor de hand om over de inzet van de Zwanenburgbaan een bestuurlijke afspraak met de sector te maken.
- Zoals eerder met u is afgesproken kijken we nog naar een experimenteerregeling om voorafgaand aan het LVB 440.000 vliegbewegingen en het NNHS vast te leggen. Dat kan helpen de zorg verder wegnemen.

### Maakt terugval naar het vigerende stelsel 550.000 vluchten op Schiphol mogelijk?

- Nee, dit blijkt uit onderzoek To70.
- Conclusie van To70 is:
 

Het jaarvolume dat mogelijk is binnen de grenswaarden in handhavingspunten is:

  - *zonder* vlootvernieuwing t/m 2023: ca. 400.000 – 440.000 bewegingen.
  - *inclusief* vlootvernieuwing t/m 2023 (o.b.v. de pré-COVID trend): ca. 450.000 – 465.000 bewegingen.

5.11.6

5.1.1c

**Is RHDHV rapport nu goed gelakt?**

- Het rapport is geschikt voor publicatie en hoeft niet gelakt te worden.
- Minister heeft op 3 juni een eindconcept RHDHV rapport ontvangen. Het betrof een concept rapport, dat door RHDHV geclassificeerd was als 'alleen voor intern gebruik'.
- Daarna is de publicabele eindversie vastgesteld waarin gegevens zijn geanonimiseerd en namen en locaties van de bedrijven zijn verwijderd.
- Daarom is het rapport dat nu gereed is en aan TK wordt gezonden geschikt voor publicatie en hoeft het niet gelakt te worden.

**Hoe verhoudt het besluit zich tot het aantal nachtvluchten?**

- In de Luchtvaartnota en staatsteun KLM is het uitgangspunt dat een reductie van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten wordt vastgelegd in LVB1. Vervolgens zal dit aantal in stappen verminderd worden naar 27.000 en dan tot 25.000, mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen.
- Na dit besluit over openstelling Lelystad en het geschetste perspectief, ligt het voor de hand – conform de Luchtvaartnota – nader uit te werken hoe de nadere reductie naar eerst 27.000 nachtvluchten op Schiphol wordt ingevuld.
- KLM is volgens afspraken in het kader van staatsteun gebonden aan de voorwaarde dat het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol substantieel vermindert naar uiteindelijk 25.000.
- Vertrouwelijk zijn met KLM in het kader van de Framework Agreement specifiekere voorwaarden opgesteld, welke niet openbaar zijn. De reductie naar 27.000 is verbonden aan de openstelling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer en de verdere ontwikkeling van Schiphol naar 540.000 vliegtuigbewegingen. De vervolgstappen per 1.000 naar 25.000 zijn verbonden aan de ontwikkeling van Lelystad Airport naar 25.000 vliegtuigbewegingen, respectievelijk substitutie door treinen op bestemmingen Brussel en Düsseldorf.
- Conform de Luchtvaartnota leidt de vermindering van een nachtvlucht niet tot een groei in het totaalaantal vliegtuigbewegingen op Schiphol als gevolg van de zwaarder berekende geluidsbelasting van nachtvluchten ten opzichte van dagvluchten.

**Van:** 5.12.e - DGMI  
**Aan:** 5.12.e - DGMI; 5.12.e - DGMI  
**Cc:** 5.12.e - DGMI; 5.12.e - DGMI; 5.12.e - DGMI  
**Onderwerp:** RE: Stukken DG-overleg Schiphol dinsdag 7 juni 09:00 uur  
**Datum:** zondag 5 juni 2022 15:35:57

Veel dank hiervoor. En wat mij betreft uitstekend als 5.12.e digitaal aansluit.

gr. 5.12.e

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>  
**Datum:** zaterdag 04 jun. 2022 12:54 PM  
**Aan:** 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>, 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>  
**Kopie:** 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>, 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>, 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>  
**Onderwerp:** FW: Stukken DG-overleg Schiphol dinsdag 7 juni 09:00 uur

Beste 5.12.e

Ter voorbereiding op het **dg-overleg** (met DGLM, LNV en AZ) van dinsdagmorgen (9:00-10:00) hieronder nog een korte annotatie. Vanuit DGLM zijn de volgende punten voor de annotatie aan 5.12.e meegegeven, de annotatie zelf is mij niet bekend:

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

Voor het **gesprek met Schiphol** (op hun verzoek) later op de dag (16:00-17:00u) hebben 5.12.e en ik nog een vraagpunt voor wat betreft de setting vanuit DGMI. Naast jou zal ikzelf fysiek aanwezig zijn bij het overleg, 5.12.e (vanuit HBJZ/WIO) zullen digitaal aansluiten. **Graag jouw inschatting** of het past dat 5.12.e (neemt taken van mij over op dossier Schiphol, nieuw aanspreekpunt voor 5.12.e) ook digitaal aansluit. Setting vanuit de ander deelnemers aan het gesprek:

- Vanuit Schiphol sluiten naast 5.12.e dezelfde gesprekspartners aan als bij het overleg in februari: 5.12.e (corporate legal), 5.12.e (de Braauw advocaten) en 5.12.e (projectleider MER/natuurvergunning)
- Omdat LNV beperkt is qua bezetting (dossierhouder is met verlof) zal naast 5.12.e alleen 5.12.e (afdelingshoofd) fysiek aansluiten, 5.12.e zal digitaal aansluiten.

### Korte annotatie DG-overleg

#### Tijdslijn besluitvorming

#### Besluit op handhavingsverzoek

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



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

#### *LVB Schiphol*

buiten reikwijdte

#### *Effectuering reductie aantal vliegtuigbewegingen*

buiten reikwijdte

#### Concept kamerbrief (bijlage 3)

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

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

buiten reikwijdte

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

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

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

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

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

- De volumereductie biedt maar een beperkte oplossing voor het stikstofvraagstuk. Belangrijke onzekerheden zijn nog de wijze waarop LNV om wil gaan met het additionaliteitsvereiste (maatregelen niet al nodig voor natuurherstel) en uitspraken die nog voorafgaand aan definitieve besluitvorming op de vergunningaanvraag te verwachten zijn over de generieke maximale rekenafstand voor alle emissiebronnen en de vrijstelling voor de bouw.
- Schiphol zal waarschijnlijk in gesprek aangeven het overleg te willen hebben over zowel de interpretatie als de uitwerking van de uitgangspuntenbrief. DGLM heeft al aangegeven dat Schiphol zou willen spreken over de vlootmix.
- Voor DGMI is van belang om dat gesprek te kunnen voeren op basis van schriftelijke stukken. Schiphol is hierin terughoudend omdat daarmee (onderhanden) stukken openbaar gemaakt kunnen worden. DGMI hanteert voor de beoordeling van MER-documenten de lijn (in samenspraak met de Wob-unit) dat concept MER-documenten niet openbaar gemaakt worden lopende de procedure. De Rechtbank Noord-Holland is daar vooralsnog in meegegaan. Mogelijk dat een toelichting op deze werkwijze helpt om in het vervolg schriftelijk stukken te verstrekken aan bevoegd gezag.
- buiten reikwijdte verzoek  
 . Ook het handhavingsverzoek van MOB kan aan de orde komen, waarschijnlijk zal LNV aangeven Schiphol als belanghebbende de gelegenheid te willen bieden hun zienswijzen daarop kenbaar te maken.

Goed weekend, 5.12.e

**Van:** 5.12.e - DGLM 5.12.e @minienw.nl>

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

**Aan:** 5.12.e - DGLM 5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e - DGMI  
5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e @minInv.nl; 5.12.e @minInv.nl;  
5.12.e @minInv.nl; 5.12.e @minInv.nl; 5.12.e @minaz.nl' 5.12.e @minaz.nl>;  
5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>

**CC:** 5.12.e - FIB-IWA 5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e  
5.12.e - DGLM 5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e -  
 DGLM 5.12.e @minienw.nl>

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

Goedemiddag,

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

Fijn weekend, vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Luchtvaart | Programma Schiphol

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

**M**

5.1.2.e

5.1.2.e

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