To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienm.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - DGMI[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e 5.1.2e) - DGB 5.1.2e @minienm.nl]
From: 5.1.2e - BSK
Sent: Wed 1/16/2019 8:57:00 AM
Subject: Overleg met 5.1.2e morgen
Received: Wed 1/16/2019 8:57:01 AM

5.1.2e

Voor morgen staat er een overlegje met 5.1.2e in de agenda. Ik zal daarbij aanwezig zijn. Hieronder een korte annotatie.

Groet, 5.1.2e

Overleg met DGMI over de Toekomst van Schiphol
Stand van zaken

∀Op 21 december hebben de partijen vertegenwoordigd in het ORS geconcludeerd dat er meer duidelijkheid rondom Lelystad Airport nodig is om de discussies over een advies t.a.v. de toekomst van Schiphol af te ronden.

∀Vervolgens is op donderdag 10 januari door de bewonersvertegenwoordigers rondom Schiphol aangegeven niet meer te kunnen instemmen met het voorliggende hoofdlijnenakkoord t.a.v. de toekomst vanSchiphol.

5.1.2e heeft deze week laten weten op 25 januari as. een vergadering van het college van advies te plannen waar de verdere voortgang van de advisering wordt besproken.

∀Duidelijk is dat er geen advies komt waar alle partijen achter staan.

5.1.2e zal gehoord hebbende de partijen zijn advies (een weergave van de gesprekken en afwegingen) aanbieden aan de minister.

∀Vervolgens zal er door de minister in overleg met de coalitie en het kabinet een keuze moeten worden gemaakt over de toekomst van Schiphol.

∀Dit zal naar alle waarschijnlijk niet eerder kunnen dan ergens eind mei, in samenhang met het definitieve besluit over Lelystad.

Taakverdeling
∀Het is belangrijk om goede afspraken te maken over de verdere taakverdeling bij de totstandkoming het MER en het LVB/LIB.

∀Daarbij is DGLM verantwoordelijk voor de input/randvoorwaarden t.a.v. het MER en voor het proces en het inhoudelijk opstellen van het besluit (zowel LVB als LIB).

∀DGMI is (alleen) verantwoordelijk voor het beoordelen van de juistheid en volledigheid van het MER in relatie tot het door DGLM te nemen besluit.

∀Daarbij geldt uiteraard dat de diverse stappen altijd in goed overleg met elkaar worden doorlopen.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienm.nl]
Cc: 5.1.2e DGB[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - DGB 5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e - DGB[5.1.2e @minienm.nl]
From: 5.1.2e - BSK
Sent: Tue 1/29/2019 9:31:40 PM
Subject: ORS, MER en LVB tbv DGLM staf morgen
Received: Tue 1/29/2019 9:31:41 PM

5.1.2e

In vervolg op ons gesprek vanmiddag en met het oog op de staf morgen het volgende:

ORS advies
* Bewoners en milieuorganisaties zijn tegen elke groei op dit moment. Gepoogd is om te kijken of BRS ander standpunt zou kunnen innemen. BRS vergadert vanavond maar verwachting is dat dit niets nieuws oplevert, temeer daar de gemeente Amsterdam vandaag in het college nogmaals heeft bevestigd dat ze tegen groei t/m 2023 zijn.

* Het advies dat 5.1.2e wilde uitbrengen (510k t/m 2023) kan inmiddels ook niet meer oo steun van KLM rekenen. Op basis van analyse van de VVR is de conclusie van KLM dat Transavia maar een zeer beperkt deel van de capaciteit op Lelystad kan pakken (ca 30%) en dat er daarom meer ruimte nodig is op Schiphol.

* Gelet op het voorgaande voelt 5.1.2e zich niet vrij om eigenstandig 510k in 2023 te adviseren, tenzij de minister dit heel graag wil en hij zeker weet dat zijn advies wordt overgenomen. Dat kunnen we nu echter niet garanderen.

* In het licht van het voorgaande heb ik tegen 5.1.2e gezegd dat ik er begrip voor heb dat hij geen eigenstandig advies uitbrengt, maar dat wij er wel aan hechten dat hij heel goed beschrijft wat besproken is, zowel het hoofdlijnenakkoord van voor de kerst als zijn recente pogingen voor 510k in 2023. Ik heb hem beloofd morgen na de staf nog terug te bellen in het geval overleg met de minister tot andere inzichten leidt.

LVB en MER
* Wij hebben intern drie scenario's uitgewerkt voor het LVB: 1) nu alleen inzetten op LVB 500k, 2) nu direct inzetten op LVB met beetje groei (bijvoorbeeld 510k) en 3) LVB met 500k als no regret variant uitwerken en parallel aan groeivariant werken waarop kan worden overgeschakeld zodra de politiek daar over besluit.

* Voorkeursscenario is wat ons betreft optie 3 waarbij we nu onze primaire energie stoppen in het LVB 500k om het anticiperend handhaven te stoppen en daarnaast zorgen dat aanvullende analyses over milieu en veiligheid bij (beperkte) groei op orde komen voor het geval de politiek daar voor de zomer en/of bij de Luchtvaartnota toe besluit. Het maken van een LVB/artikel waarin we die eventuele groei regelen is inhoudelijk vrij eenvoudig.

* Bij de keuze voor scenario 3 (feitelijk de knip die de minister altijd al wilde) wordt het vanwege de doorlooptijden wel hoogst onwaarschijnlijk dat je al een beetje groei in 2021mogelijk kan maken. Ik denk dat we dat risico moeten nemen gelet op de vele voordelen die zitten aan het nu zo snel mogelijk vastleggen van het stelsel op basis van 500k.

* Bovenstaande roept vervolgens de vraag op wat voor MER we nu willen hebben. Logische aanpak is dat ook eerst een MER 500k wordt gemaakt als onderlegger voor het LVB met 500k. Het zal nog wel uitdaging zijn om Schiphol te overtuigen dit als eerste te doen. Maar daarnaast/daarna kunnen we om een aanvulling op dit MER vragen met groeiscenario's. Kortom: een knip in het LVB zou ook een knip in het MER moeten betekenen, conform scenario 3.

Bovenstaande is wat mij betreft het perspectief waarin we morgen tijdens de staf over de ORS advisering en de MER notitie moeten spreken. Gelet op afspraak met 5.1.2e en ORS vergadering morgen einde dag is het wel cruciaal dat we hier voldoende tijd voor nemen in de staf (de agenda is weer vol en dit punt staat een beetje aan het einde van de agenda). We hoeven nog geen conclusies te trekken, maar hebben wel richting va de minister nodig. Op basis daarvan werken dan een gedetailleerde nota met planning etc uit die we in een volgende staf kunnen bespreken.

Ik ben morgen tussen 8:00 en 10:00 uur (telefonisch) bereikbaar om hier nog over te overleggen indien gewenst.

Groet, 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

To: [redacted] - DBO [redacted] @minienm.nl]; [redacted] DCO [redacted] @minienm.nl]
Cc: [redacted] - DBO [redacted] @minienm.nl]; [redacted] - DBO [redacted] @minienm.nl]
From: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO
Sent: Mon 2/4/2019 5:06:55 PM
Subject: RE: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord
Received: Mon 2/4/2019 5:06:56 PM

Voel wel mee met [redacted] Doe voorlopig dan nog maar jullie oorspronkelijke lijn.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DBO < [redacted] @minienm.nl>
Datum: maandag 04 feb. 2019 1:20 PM
Aan: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO < [redacted] @minienm.nl>, [redacted] - DCO < [redacted] @minienm.nl>
Kopie: [redacted] DBO < [redacted] @minienm.nl>, [redacted] -DBO [redacted] @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord

Is dat niet een te grote vlucht vooruit? Als je dat nu zegt, zitten we publiekelijk in de discussie waarvoor we nog geen oplossing in beeld hebben/keuze hebben gemaakt.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO < [redacted] @minienm.nl>
Datum: maandag 04 feb. 2019 1:14 PM
Aan: [redacted] DCO < [redacted] @minienm.nl>
Kopie: [redacted] - DBO < [redacted] @minienm.nl>, [redacted] DBO [redacted] @minienm.nl>, [redacted] -DBO < [redacted] @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord

Is dit niet wat slap? Kan ik niet zeggen dat ik nader naar de vierdebaanregel wil kijken? Er moet immers toch een oplossing komen om een LVB door de Kamers te trekken.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DCO < [redacted] @minienm.nl>
Datum: maandag 04 feb. 2019 11:53 AM
Aan: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO [redacted] @minienm.nl>
Kopie: [redacted] - DBO < [redacted] @minienm.nl>, [redacted] - DBO [redacted] @minienm.nl>, [redacted] -DBO [redacted] @minienm.nl>
Onderwerp: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord

Dag Cora, via [redacted] ben je geïnformeerd dat er vandaag via LVNL rapportages naar buiten gaan over het aantal overschrijdingen van de vierdebaanregel. Uit de rapportages dienaar EenVandaag gaan en in het kader van een WOB-verzoek worden verstrekt aan [redacted] blijkt dathet dagmaximum van 80 in de vierdebaanregel in 2018 op 91 dagen is overschreden. LVNL zal richting EenVandaag en in het WOBbesluit aangeven dat 90 overschrijdingen onder de uitzonderingsgronden vielen. Gezien het aantal overschrijdingen zal e.e.a. naar verwachting weer scherp worden aangezet door EenVandaag. overleg met DGLM en [redacted] is onderstaand voorstel voor een reactie gemaakt. Ben je hiermee akkoord?
NB: heb LVNL gevraagd of ze eea op zijn vroegst einde middag kunnen versturen. Ze kunnen dan zelf een bericht plaatsen met de uitleg. Misschien dat het gezien alle aandacht voor Schiphol op zee vandaag hooguit in de slipstream in de media komt.

Voorstel reactie:

5.1.2.i jo. 5.2.1

To: [redacted] -DBO[[redacted]@minienm.nl]
Cc: [redacted] - DGB[[redacted]@minienm.nl]; [redacted] DBO[[redacted]@minienm.nl]
From: [redacted] BSK
Sent: Tue 2/5/2019 5:19:14 PM
Subject: Follow up ORS traject
Received: Tue 2/5/2019 5:19:15 PM

Ha [redacted]

In vervolg op wat we gisteren even bespraken en met het oog op de DGLM-staf die vervroegd is naar morgenochtend, hierbij enkele overwegingen van mijn kant over hoe we nu regie kunnen nemen in de besluitvorming over Schiphol. Dit in aanvulling om de meer specifieke nota over MER en LVB. Na morgen zullen we e.e.a. verder uitwerken.

Algemeen
Uitgangspunt moet zijn dat het kabinet nu het voortouw neemt en met besluiten komt. Dat wordt door iedereen verwacht en het belang daarvan benoemt Alders ook in zijn verslag. Dit betekent tenminste twee dingen: 1) dat er niet weer iemand anders wordt aangesteld om te adviseren of tot draagvlak te komen c.q. dat het ORS traject nu geen vervolg krijgt en 2) dat steun van bewoners(delegatie) of iets dergelijks niet tot ultiem criterium wordt verheven voor de besluitvorming. Ik zeg dit, omdat tenminste twee van de vier coalitiepartijen bijna direct in deze valkuil lijken te trappen.

Inhoud
Ik ben ervan overtuigd dat een verstandig besluit met brede steun mogelijk is, zeker ook als je goed tussen de regels door leest en luistert bij ORS delegaties (zie onder), in het verslag van Alders en bij de uitkomsten van het participatietraject. Door enerzijds het NNHS zo snel en strikt mogelijk vast te leggen in een LVB en anderzijds een serieus toekomstperspectief te bieden in het traject van de Luchtvaartnota waarbij thema's als klimaat, trein, eiland op zee etc. een goede plek krijgen, ontstaat er ruimte voor steun voor een transitieperiode waarin beperkte groei mogelijk is in combinatie met korte termijn maatregelen voor hinderbeperking en leefbaarheid. Dit is een redelijk verhaal met 'voor elk wat wils' waarvoor behoorlijk brede steun in de samenleving en de Kamer mogelijk is.

Standpunten
Binnen de ORS is feitelijk sprake van drie blokken: 1) sector, 2) bestuurders en 3) omwonenden en milieubeweging. Als je wat specifieker kijkt naar de samenstelling van deze blokken en de standpunten daarbinnen, dan zitten daar interessante aanknopingspunten om tot een gedragen aanpak te komen. Belangrijk is dat we nu werken aan een kabinetsbesluit waarvoor we voldoende politieke steun en maatschappelijk begrip moeten krijgen, in plaats dat er een door alle (soms willekeurige) delegaties overeenstemming moet worden bereikt.

Sector
Het blok dat zich binnen de ORS als sector presenteert bestaat feitelijk uit 1) Schiphol, 2) LVNL, 3) KLM, 4) overige airlines, 5) Barin en 6) VNO-NCW. Schiphol heeft geen eigenstandig groeibelang en met Schiphol kunnen we een heel redelijk gesprek voeren over het vervolg. Als we Schiphol meer in de stand kunnen krijgen als partner die ons helpt publieke belangen te borgen, is al veel gewonnen. LVNL kunnen we als ZBO ook beter benutten als onze onafhankelijke en deskundige adviseur. Wat betreft de airlines is het vooral zaak dat het gesprek dat we met de home based airlines zijn gestart over de VVR voortzetten en verbreden naar Schiphol. Daarbij moeten we KLM niet teveel als unieke partij behandelen. Als langs die weg er bij de airlines een beter besef komt van de politieke en maatschappelijke marges waarbinnen we opereren (en daar zijn via de ORS en het VVR-traject al nuttige stappen gezet) dan krijgen we daar wel steun. Barin en VNO-NCW zijn minder relevant en zullen de lijn volgen waarvoor we de steun van Schiphol en de airlines krijgen.

Bestuurders
De BRS is ook een gemêleerd gezelschap, waarbij het belangrijk is om enerzijds een onderscheid te maken tussen grote/invloedrijke en kleine/minder invloedrijke partijen, naast onderscheid tussen veel hinder/weinig hinder. Belangrijk is dat Noord Holland eigenlijk voor groei is (gisteren is een motie die groei t/m 2023 wilde voorkomen in PS met 40 van de 55 stemmen verworpen!). Met een nieuwe commissaris en na de verkiezingen zijn met PNH goede afspraken te maken. De gemeente Haarlemmermeer speelt ook een centrale rol en staat ook constructief tegenover verdere ontwikkeling van Schiphol; zie uitlatingen van VVD burgemeester Hoes en nieuwe VVD wethouder Nobel. Grote uitdaging ligt bij Amsterdam, maar als minister daar gericht in investeert waarbij er wellicht wat uit te ruilen is rond wonen/vliegen of op andere dossiers, zal Amsterdam zich niet verzetten. In combinatie met serieuze hinderbeperkende maatregelen die

aantoonbaar helpen voor gemeenten als Aalsmeer, Uithoorn etc. kunnen we de BRS wel mee krijgen. Voor de BRS is het vooral relevant dat ze voor nu van de ORS af zijn en rechtstreeks met het Rijk zaken kunnen doen; dat zal hun opstelling echt veranderen.

Bewoners en milieuorganisaties
Ook hier is het weer belangrijk om een scherp onderscheid te maken tussen de bewoners in het algemeen en meer specifiek de bewonersdelegatie in de ORS. De bewonersdelegatie was verdeeld en bestaat na de 'coup' van 5.1.2e vooral uit tegenstanders die denken via de politieke lijn en en de media hun zin te kunnen krijgen. Zoals echter uit de brede maatschappelijke consultatie blijkt, zijn burgers/omwonenden over het algemeen veel genuanceerder. Dit betekent m.i. dat we vooral een beroep moeten doen op 'het redelijke midden', dat we 5.1.2e niet de status van vertegenwoordiger van *de* bewoners moeten geven en dat we de komende tijd zo min mogelijk een beroep moeten doen op de ORS als formeel orgaan. Deze aanpak sluit ook aan bij de omgevingsstrategie die momenteel door PMO, DCO en DP ism de projecten wordt ontwikkeld. En ondertussen moeten we natuurlijk door het verhaal van strikte regels voor de korte termijn, fundamenteel andere aanpak op langere termijn en transitieperiode met een beetje voorwaardelijke groei, zo veel mogelijk draagvlak zien te krijgen.

Proces
Het vervolgproces voor de komende periode moet nog verder worden uitgewerkt, maar ik zie in ieder geval de volgende belangrijke elementen:

1) Voor nu goede procesafspraken maken binnen kabinet en coalitie, om hen perspectief te bieden op zorgvuldige besluitvorming binnen de kaders van het regeerakkoord en om te voorkomen dat coalitiepartijen zich nu laten verleiden tot standpunten die ons later in de weg gaan zitten (Vgl Lelystad). Hiertoe kunnen we notitie maken die in MR en coalitie besproken kan worden en ons ook helpt in de voorbereiding van de besluitvorming.

2) Alders en de ORS delegaties op korte termijn consulteren. Hiermee maken we ook duidelijk dat wij de regie pakken en een besluit voorbereiden. Mede op basis van deze gesprekken en het verslag van Alders, bereiden we vervolgens een inhoudelijke notitie voor op basis waarvan kabinet en coalitie in mei/juni besluit kunnen nemen over beperkte groei op Schiphol voor de middellange termijn.

3) Ondertussen werken we achter de schermen aan de parallele benadering, uitgaande van een knip in het LVB en het MER.

Ik ben benieuwd naar jouw reflecties op bovenstaande.

Groet, 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

To: [redacted] -DBO [redacted] @minienm.nl]; [redacted] DBO[[redacted] @minienm.nl]
Cc: [redacted] - DBO [redacted] @minienm.nl]; [redacted] DCO[[redacted] @minienm.nl]
From: [redacted] - BSK
Sent: Wed 2/6/2019 8:39:21 AM
Subject: RE: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord
Received: Wed 2/6/2019 8:39:21 AM

Eens. Paar concrete acties waar we ter voorbereiding op LVB mee bezig zijn / over nadenken:

1) Van sector een plan vragen welke maatregelen ze gaan nemen om zich aan de regel te houden, inclusief analyse van milieu- en veiligheidseffecten (voor straks in de staf)

2) De uitzonderingsgronden van de vierdebaanregel aanscherpen in lijn met het voorstel dat in het verslag van Alders is opgenomen.

3) Overleg met ILT over scherpere handhaving. Ik zou naar een 'lik op stuk' beleid willen waarbij niet (alleen) LVNL maar ook de airlines rechtstreeks worden aangepakt.

4) Meer transparantie naar de omgeving over de inzet van de banen. Bijvoorbeeld de plicht om wekelijks/maandelijks de inzet van een vierde baan bekend te maken op website.

Over deze zaken moeten we snel besluiten als we NNHS willen implementeren.

[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] -DBO < [redacted] s@minienm.nl>
Datum: woensdag 06 feb. 2019 8:26 AM
Aan: [redacted] - DBO < [redacted] @minienm.nl>
Kopie: [redacted] BSK [redacted] @minienm.nl> [redacted] DBO < [redacted] @minienm.nl>, [redacted] - DCO < [redacted] @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Voorstel reactie vierdebaan graag akkoord

Ha [redacted]
Ik deel opvatting M dat de gepresenteerde informatie aanleiding geeft nog eens goed naar de 4e baanregel te kijken.
Hartelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Overlap met ID 536145 / document 0003

Overlap met ID536145 document.0003

To: 5.1.2e BSK[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Tue 2/19/2019 3:52:58 PM
Subject: RE: Gesprek morgen over de middellange termijn
Received: Tue 2/19/2019 3:52:59 PM

Ziet er goed uit 5.1.2e De inhoud verbindt naar de Luchtvaartnota en de timing zou ook perfect aansluiten, met besluitvorming MR in de zomer, rond die tijd hebben wij ook de besluitvorming rond de LVN.
Overigens kan ik er morgen niet bij zijn, vanwege de bijeenkomst met de maatschappelijke stakeholders in Utrecht.
5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 15:38
Aan: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Gesprek morgen over de middellange termijn

5.1.2e
Hierbij voorstel voor 3 sheets over middellange termijn t.b.v. bespreking morgen met de minister. Eerste sheet zat al in eerdere presentatie. Toegevoegd zijn sheet over aanvullende acties in interim-periode en plan van aanpak/planning LVB.
5.1.2e

To: [redacted] DBO [redacted] @minienw.nl]
Cc: [redacted] @solcon.nl]; [redacted] @mnh.nl [redacted] @mnh.nl]; [redacted] NOORD HOLLAND [redacted] @mnh.nl]; Greenpeace [redacted] @greenpeace.org]; [redacted] @milieudefensie.nl]
From: [redacted]
Sent: Tue 2/19/2019 4:52:14 PM
Subject: Schiphol
Received: Tue 2/19/2019 4:44:19 PM

Thanks uitgebreide
beantwoording.

Succes
Groet [redacted]

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

-------- Oorspronkelijk bericht --------
Van: [redacted] -DBO" [redacted] @minienw.nl>
Datum: 19-02-19 13:09 (GMT+01:00)
Aan: [redacted] @gmail.com
Onderwerp: FW: Mag de voorzitter v/d Bestuurs vertegen

Beste [redacted]

Bedankt voor uw bericht van 28 januari 2019. De komende periode worden er vanuit het ministerie gesprekken gevoerd met de verschillende delegaties van de Omgevingsraad Schiphol. Dit om een goed beeld te krijgen van de aandachtpunten vanuit de verschillende partijen bij de totstandkoming van het verslag van dhr. Alders.

Daarnaast ben ik met Schiphol als initiatiefnemer voor het MER in overleg om tot een spoedige maar ook zorgvuldige afronding van het MER te komen, waarbij ook de bevindingen uit de Technical Challenge en het verslag van de voorzitter van de ORS goed worden meegenomen. Dit is van belang om tot een Luchthaven-verkeersbesluit Schiphol (LVB) te kunnen komen, waarmee het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) wordt geïmplementeerd en het anticiperend handhaven wordt beëindigd.

Ik hoop u bij deze voldoende te hebben geïnformeerd.

Hartelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] @gmail.com>
Verzonden: maandag 28 januari 2019 22:10
Aan: [redacted] -DBO < [redacted] @minienm.nl>
Onderwerp: Mag de voorzitter v/d Bestuurs vertegen

woordiger [redacted] suggereren

dat hij de Bewoners vertegenwoordigt

[redacted] blokkeert

en neemt 3 a 4 andere bewoners hierin mee.

Begint samen te werken als BOS

met BRS.

Dit klopt toch niet.

[redacted] weet het fijne.

Ondertussen lossen winstpunten als van 580 naar 520 vliegbewegingen op

als sneeuw voor de zon

Hoor graag uw heldere visie

M vr gr , 5.1.2e

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.

To: [redacted] 5.1.2e) -DBC[redacted] 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: [redacted] 5.1.2e (Bestuur LVNL)[redacted] 5.1.2e @lvnl.nl]; [redacted] 5.1.2e @schiphol.nl]
From: Benschop, Dick
Sent: Tue 3/5/2019 10:20:58 AM
Subject: Brief MER
Received: Tue 3/5/2019 10:21:09 AM

[redacted] 5.1.2e

Hartelijk dank voor de conceptbrief ten aanzien van het afronden van de MER. Ook wij hechten aan een verankering van het NNHS en zullen de MER dan ook, conform jullie verzoek afronden. Zoals besproken zullen wij aanvullend op de gevraagde informatie als initiatiefnemer een ontwikkelmechanisme opnemen met een gematigde en gebalanceerde ontwikkeling van Schiphol en Lelystad. Voor Schiphol is dat een jaarlijkse ontwikkeling van 1,41%.
Op de conceptbrief heb ik een aantal opmerkingen:

[redacted] 5.1.2 jo. 5.2.1

Met vriendelijke groet,
Dick

Dick Benschop
[redacted] 5.1.2e
President & CEO
Board of Management

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl

Schiphol Group

Follow us on: FacebookTwitterLinkedinYoutubeInstagram

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.

To: [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGMI [redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGB-[redacted]@frd.shsdir.nl]; [redacted] - CEND-SKI [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] -DBO [redacted]rs@minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DBO [redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DBO [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl]; Postbus DGLM / loco-SG [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - FMC [redacted]@minienw.nl]; Secretariaat Directie Luchtvaart [redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGB [redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl]

From: [redacted] - BSK
Sent: Fri 3/8/2019 11:41:23 AM
Subject: RE: Agenda en stukken PLV 18 februari
Received: Fri 3/8/2019 11:41:25 AM

Programmaoverleg selectiviteit 11 maart 2019.pdf
0. Agenda Programmaoverleg Luchtvaart 04-03-2019.docx

Beste allen,
In navolging van onderstaand bericht van [redacted] doe ik jullie hierbij het document bij agendapunt 5 (selectiviteit Schiphol) toekomen. Tevens is een annotatie over het onderwerp opgenomen in de agenda.
Met vriendelijke groet,
[redacted]

Van: [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 7 maart 2019 16:37
Aan: [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGMI < [redacted]@minienw.nl>; DGLM - [redacted]@frd.shsdir.nl>; [redacted] - CEND-SKI < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] -DBO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl>; [redacted] DBO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DBO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB < [redacted]@minienw.nl>; Postbus DGLM / [redacted]@minienw.nl>; [redacted] BSK [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - FMC [redacted]@minienw.nl>; Secretariaat Directie Luchtvaart < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl>; [redacted] DGB [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGB < [redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - BSK [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken PLV 18 februari

Beste allen,
In de bijlage de agenda en stukken voor het programma overleg. bij agendapunten 3 (Planning en Programmeringen) en 5 (Selectiviteit Schiphol) worden morgen nagezonden
Groeten,
[redacted]

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Afdeling R
Den Haag
Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e

Datum
7 maart 2019
Bijlage(n)
--

Agenda

Betreft	Programmaoverleg Luchtvaart
Vergaderdatum	11 maart 2019
Vergadertijd	16.30 – 18.00
Vergaderplaats	**Kamer** 5.1.2e
Deelnemers	5.1.2e
Afwezig	

16.30 - 16.40

1. **Opening en mededelingen / actualiteiten**

16.40 – 16.55

buiten verzoek

Beslispunten:

buiten verzoek

16.55-17.10

3. **Planning en programmering** (5.1.2e stuk wordt 8.3 nagezonden)
   - programmeringsbrief

17.10-17.25

4. **Notitie hoofdlijnen Kabinetsreactie Schiphol** (ter bespreking, stukken bijgevoegd)
   Project Schiphol heeft een memo gemaakt met een voorstel voor de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Hierbij wordt voor de zomer een kamerbrief voorzien waarin wordt aangekondigd dat in september een LVB met 500.000 vliegtuigbewegingen in procedure wordt gebracht, en dat in Q3/Q4 met de omgeving gesproken wordt over compenserende maatregelen behorend bij groei, wat in Q1 2020 tot een tweede LVB met een beperkte groei leidt. Om deze planning te kunnen halen is in uiterlijk in mei duidelijkheid hierover nodig van de coalitie. Dit om het juiste MER met bijbehorende LVB voor te kunnen leggen aan DGMI en daarna de cie MER, zodat september haalbaar blijft.

   Beslispunten:
   - Kunt u akkoord gaan met de voorgestelde hoofdlijn van de kabinetsreactie ten aanzien van de toekomst van Schiphol
   - Kunt u akkoord gaan met het voorgestelde besluitvormingsproces

17.25-17.40

buiten verzoek

Beslispunten:

buiten verzoek

Bestuurskern
Afdeling R

Datum
8 februari 2018

17.40-18.00

6. Rondvraag en sluiting

To: 5.1.2e -DBO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - BSK
Sent: Mon 3/11/2019 12:22:22 PM
Subject: RE: Brief MER
Received: Mon 3/11/2019 12:22:23 PM

Er ligt een memo met iets aangepaste brief bij jou waarin onderstaande is verwerkt. Het verzoek is dat jij de aangepaste brief snel ondertekent.
5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: maandag 11 mrt. 2019 12:12 PM
Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Brief MER

Beste 5.1.2e
Zie onderstaande mail van Dick Benschop.
Mvg.
5.1.2e

Van: Benschop, Dick < 5.1.2e @schiphol.nl>
Verzonden: dinsdag 5 maart 2019 10:21
Aan: 5.1.2e -DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
CC: ' 5.1.2e (Bestuur LVNL)' 5.1.2e @lvnl.nl>; 5.1.2e @schiphol.nl>
Onderwerp: Brief MER
5.1.2e

Overlap met ID 541235 / doc 0008

Follow us on: FacebookTwitterLinkedinYoutubeInstagram

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.

To: [redacted] BSK[redacted]@minienw.nl]; [redacted]-DBO[redacted]@minienw.nl]; [redacted]DGMI[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted]DGB[redacted]@minienw.n[redacted]-DGB[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] DBO
Sent: Tue 3/19/2019 3:42:03 PM
Subject: Reactie M - besluitvorming Schiphol (tbv DGLM staf)
Received: Tue 3/19/2019 3:42:04 PM
Scanned from a Xerox Multifunction Printer.pdf

Beste allen,
Zoals ook op ingezet wil de minister bijgevoegde stukken over het besluitvormingsproces veilige ontwikkeling Schiphol graag bespreken in de DGLM staf morgen.
@[redacted]zoals besproken graag al een korte reactie voorbereiden op de opmerkingen. De comments op de brief aan Benschop over de MER zitten overigens ook in het bijgevoegde document.
[redacted]

To: 5.1.2e -DBO[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e DGB
Sent: Thur 4/4/2019 11:51:25 AM
Subject: RE: update over het MER Schiphol
Received: Thur 4/4/2019 11:51:26 AM

Dag 5.1.2e
Vandaag hebben wij gesproken met onze vaste HBJZ counterparts. DGMI heeft dat met hun HBJZ counterparts gedaan. HBJZ adviseert beleid en bevoegd gezag via verschillende afdelingen, zodat bij hun de rollen ook gescheiden zijn.
Onze analyse is dat de NRD uitgaat van groei via de 50-50, en dat te bepleiten valt dat minder groei dan de 50-50 mogelijk maakt daarmee in de NRD valt. Tegelijkertijd zijn de twee niet meer exact op elkaar te leggen. Een ander aandachtspunt is dat het MER inzicht dient te geven in eventuele gevolgen van groei als dat een beleidsvoornemen is op dat moment, ook al gaat het besluit zelf daar niet over. Dit kan op meerdere manieren ingevuld worden, dat kan met een specifiek groeiscenario (zoals 540K) maar mogelijk ook met een bandbreedteanalyse. Er kwam daarmee geen eenduidig beeld uit de sessie.
DGMI en hun counterparts bij HBJZ komen tot de conclusie dat het groeiscenario niet meer matcht met de NRD, en dat het wenselijk is voor het MER2 een nieuwe NRD-procedure te starten. Hun zorg is dat als je dat niet doet het MER bij een rechter geen stand houdt. Een dergelijke procedure duurt minimaal 3 maanden. Deze kan gestart worden als er duidelijkheid is over het groeiperspectief van Schiphol, zodat de wijze waarop je dat in een MER in kaart gaat brengen opgenomen kan worden in de NRD. Dat betekent dus concreet dat als je weet welk jaar- en nachtvolume je kiest de procedure gestart kan worden.
Voordeel van deze aanpak is dat je van a tot z een net proces doorloopt. Nadeel is de vertraging in de planning waardoor groei in 2021 niet meer haalbaar is, en het feit dat de sector hierdoor minder vertrouwen zal hebben in de realisatie van LVB2. Dit is mede relevant omdat we hun data en medewerking nodig hebben voor MER 1 en 2, maar ook voor het onderzoek dat we willen doen naar het verminderen van het nachtvolume. Bij dat laatste onderzoek begint de tijd te dringen en hebben we nog geen toestemming verkregen. Ikzelf zie gezien het Lelystad-dossier een groter voordeel in een nieuwe NRD-procedure, waarbij alsnog goede afspraken met de sector over het verdere proces en het delen van data nodig zijn.
Mijn voorstel is dat 5.1.2e en jij hier contact over hebben. Ter voorbereiding daarvan kan een gezamenlijke nota gemaakt worden. Daarna kan de minister geïnformeerd worden en kan bepaald worden hoe richting Schiphol gereageerd wordt. Deel jij dit?
Groeten
5.1.2e

Van: 5.1.2e DGB
Verzonden: woensdag 3 april 2019 17:29
Aan: 5.1.2e) -DBO 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - BSK 5.1.2e r@minienw.nl>
Onderwerp: update over het MER Schiphol
Urgentie: Hoog

Dag 5.1.2e
Zojuist hebben wij met DGMI een gesprek gehad met Schiphol over de afronding van het MER. Schiphol was op medewerkersniveau aanwezig. Schiphol heeft aangegeven dat zij een MER zullen opleveren met twee hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de huidige situatie. Hoofdstuk 2 bevat een groeiscenario met verdere doorkijk. Dit is op CEO niveau afgestemd binnen de sector. Als reden hiervoor dragen zij twee punten aan. Ten eerste willen ze dat er tijdig voor de besluitvorming over groei door het kabinet inzicht is in de milieueffecten van groei, en dat tijdig voor 1 november 2020 groei gerealiseerd is in de regelgeving. 1 november 2020 is de start van gebruiksjaar 2021 en het moment waarop de 50-50 regel in werking zou zijn getreden onder de oude Alders-afspraken. Ten tweede zijn ze bezorgd dat na oplevering van een MER er niet een tweede MER kan worden gemaakt zonder opnieuw een Notitie Reikwijdte- en Detailniveau op te stellen, wat een proces is dat veel tijd kost door de inspraak hierop. Vanuit DGLM hebben wij hier eerder naar gekeken, en zien wij mogelijkheden om een tweede MER op basis van de huidige NRD te doen. Hierbij moet uiteraard wel MER2 en LVB2 passen binnen de kaders van het NRD. DGMI zal als bevoegd gezag moeten bepalen of zij dat ook zo zien, en zien hier nog zorgpunten bij.
5.1.2e gaat een brief aan Schiphol sturen met aandachtspunten voor de afronding van het MER vanuit zijn rol als bevoegd gezag. Deze problematiek doorkruist dit. Ik kan me voorstellen dat er contact gaat zijn met Dick Benschop. Ter voorbereiding zullen we samen met DGMI en HBJZ ervoor zorgen dat er binnen een paar dagen duidelijkheid komt over de vraag of er twee MER-ren mogelijk zijn met de NRD. Voor nu ben je vast op de hoogte.
Groeten
5.1.2e

To: 5.1.2e @rli.nl 5.1.2e @rli.nl]
From: 5.1.2e @rli.nl
Sent: Thur 4/18/2019 1:00:52 PM
Subject: Rli publicatie 'Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute' 18 april 2019
Received: Thur 4/18/2019 1:01:09 PM
Rli-advies Luchtvaartbeleid 2019.pdf

Geachte heer/mevrouw,
Op 18 april heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) zijn advies aangeboden aan minister Van Nieuwenhuizen (IenW). De raad verwacht met dit advies een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de nieuwe Luchtvaartnota.
U hebt bijgedragen aan de totstandkoming van dit advies, daarvoor willen wij u hartelijk danken.
U ontvangt bijgevoegd de digitale versie van het advies Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute. In de tweede week van mei is het advies ook in gedrukte vorm beschikbaar. Wij zullen u het boekje dan toesturen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Bezuidenhoutseweg 30 (B30)
2594 AV Den Haag

www.rli.nl
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

To: 5.1.2e BSK[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGB[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e DBO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e DBO
Sent: Tue 4/23/2019 8:49:56 AM
Subject: E-mailen - IENW BSK-2019 82375 01. infonota nachtplafond.PDF
Received: Tue 4/23/2019 8:49:58 AM
IENW BSK-2019 82375 01. infonota nachtplafond.PDF

Ha 5.1.2e
Zie reactie van de minister op de nota. M wil hem bespreken in de DGLM staf – lijkt mij echter handiger dit (zijdelings) te betrekken in het gesprek met de M. over de besluitvorming Schiphol. De nacht is hier immers een van de elementen op tot een pakket te komen.
Mvg 5.1.2e

Minister

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster B

Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum
12 april 2019

Kenmerk
IENW/BSK-2019/82375

nota ter informatie

Onderzoek nachtplafond Schiphol

Inleiding

- Tijdens de onderhandelingen in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de ontwikkeling van Schiphol is het per gebruiksjaar 2024 bijstellen van het huidige nachtplafond van 32.000 vluchten per jaar naar 29.000 vluchten per jaar ter tafel gekomen. Sommige delegaties hebben voor een nog verdere nachtsluiting gepleit.
- Momenteel wordt de Kamerbrief met een reactie op het verslag van Alders voorbereid. Om in deze Kamerbrief te reageren op dit thema wordt momenteel onderzoek gedaan naar de effecten van een verlaging van het nachtplafond.
- In deze nota wordt u geïnformeerd over de achtergrond en opzet van dit onderzoek. Daarnaast wordt u geïnformeerd over het tijdspad naar besluitvorming over dit onderwerp.

Opzet onderzoek nachtregime Schiphol

- Het onderzoek naar het nachtplafond wordt uitgevoerd door CE Delft en heeft tot doel te onderzoeken wat de effecten zijn van verlagen van het nachtplafond van het huidige 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar naar 29.000 vliegtuigbewegingen.

Waarom niet ook een lager scenario van bijvoorbeeld 25.000?

- Zowel het geluidseffect als de kosteneffectiviteit van deze maatregel wordt onderzocht en vergeleken met andere denkbare maatregelen om de geluidshinder in de nacht voor de omgeving te verminderen.
- Andere maatregelen die worden betrokken bij dit onderzoek zijn bijvoorbeeld een (gedeeltelijke) nachtsluiting.
- Om doelmatig onderzoek te doen naar de gevolgen van het terugbrengen van het nachtplafond worden ook enkele stakeholders uit de sector, bijvoorbeeld vrachtmaatschappijen, gevraagd om hun visie op de effecten van deze maatregel.
- Daarnaast is het noodzakelijk dat Schiphol haar medewerking aan het onderzoek verleent door de benodigde onderzoeksgegevens aan te leveren.

- Tijdige medewerking van Schiphol is een aandachtspunt omdat het tijdspad voor dit traject krap is en Schiphol bij andere trajecten (bijvoorbeeld het MER-traject) niet voortvarend is met het leveren van benodigde informatie. We zijn hierover in overleg met Schiphol.
- Adecs en CE Delft deden eerder al een voorstudie naar het onderwerp nachtvluchten. Met de afronding van dit onderzoek wordt deze eerdere voorstudie tot een integraal eindproduct gebracht.
- Aanvullend op deze studie wordt in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 gekeken naar verdergaande ingrepen in het nachtregime van Schiphol.

Hoe kan dit überhaupt op tijd zijn kijkend naar ons besluitvormingsschema?

Evenwichtige benadering besluitvorming nachtregime

- Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van feitelijke informatie over enerzijds de geluidswinst en anderzijds de kosten van het verlagen van het nachtplafond op Schiphol met 3000 vluchten per jaar, afgezet tegen andere denkbare maatregelen.
- De planning is dat dit onderzoek wordt afgerond in juni 2019, zodat alle informatie over dit onderwerp op tafel ligt om desgewenst een besluit over deze maatregel mee te nemen in de bredere besluitvorming over Schiphol.

Lijkt mij wel een belangrijk onderdeel. Kan het niet sneller?

- Ook wordt met dit onderzoek voldaan aan de Europese verordening ten aanzien van exploitatiebeperkingen voor luchthavens (verordening nr. 598/2014).

Want?

- Uit deze verordening volgt dat het terugbrengen van het nachtplafond op Schiphol een exploitatiebeperking betreft, en deze maatregel daarom gepaard gaat met enkele voorschriften om te waarborgen dat er een 'evenwichtige benadering' ten grondslag ligt aan de besluitvorming:
  - Het belangrijkste voorschrift is het uitvoeren van een onderzoek naar de effecten van deze maatregel in vergelijking tot andere maatregelen die mogelijk hetzelfde effect bereiken.
  - De andere voorschriften betreffen het raadplegen van belanghebbende partijen (drie maanden voor de besluitvorming) en het informeren van de Europese Commissie relevante belanghebbenden en andere lidstaten (zes maanden voor de vaststelling van de exploitatiebeperking).

Hoe past dit naast de VVR?

- Deze procedurele stappen zijn in de tijd te combineren met het in procedure brengen van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en de voorbereiding daarvan, maar het tijdspad is krap. De keuze om dit in LVB1 dan wel in LVB2 op te nemen wordt nog aan u voorgelegd via de kabinetsreactie op het verslag van Alders. Hier volgt binnenkort een aparte nota over.

5.1.2e

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e DBO
Sent: Tue 4/23/2019 10:29:40 AM
Subject: Beslisnota MER en LVB Schiphol.PDF
Received: Tue 4/23/2019 10:29:43 AM
IENW BSK-2019 86884 Beslisnota MER en LVB Schiphol.PDF

Heren,
De M. wil deze nota conform advies bespreken. Dit maakt natuurlijk ook onderdeel uit van ons gesprek met de M. later deze week (tevens in voorbereiding op het gesprek met Benschop).
Betrekken van DGMI is wel een aandachtspunt, 5.1.2e kunnen wij daar nog even over bellen?
Mvg 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster B

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum
17 april 2019

Kenmerk
IENW/BSK-2019/86884

Bijlage(n)
1.Planning LVB 1, LVB 2, Veiligheid
2. Reactie Cie m.e.r. op vraag Schiphol

beslisnota

MER en LVB Schiphol (inclusief veiligheidsonderzoeken)

Inleiding

U heeft in uw brief van 27 maart de Kamer geïnformeerd over de keuze voor een gefaseerde aanpak voor het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Zoals toen aan u toegezegd wordt u in deze nota nader geïnformeerd over het proces en de planning om te komen tot de aanstaande wijzigingen van het LVB inclusief de doorlooptijden van de veiligheidsonderzoeken (zie hiertoe de bijlage). Dit laatste is toegevoegd mede naar aanleiding van het AO vliegveiligheid op 4 april. Ten aanzien van het proces voor het MER krijgt u verschillende opties voorgelegd over het daarbij te volgen proces: met of zonder notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het groeiscenario van het MER.

Context

U heeft in uw brief van 27 maart de Kamer geïnformeerd over de gefaseerde aanpak voor het LVB. Schiphol heeft op 28 maart vragen gesteld aan de commissie m.e.r. over hoe een dergelijke gefaseerde besluitvorming past in de MER-procedure, o.a. in relatie tot de NRD. In een NRD wordt omschreven op basis van welke uitgangspunten een MER zal worden opgesteld, en kan iedere burger daar inspraak op hebben.
De huidige NRD is in 2015 opgesteld, en gaat uit van groei van Schiphol na 2020 volgens de 50-50 regel. In 2015 werd verondersteld dat de ORS tot gezamenlijke advisering zou komen over de wijze waarop deze regel toegepast dient te worden. Dit zou leiden tot een doorlopend groeipad, wat in één wijziging van het LVB vastgelegd zou gaan worden.
Op dit moment is de situatie anders. Op 30 januari 2019 is bekend geworden dat er geen ORS advisering over de toepassing van de 50-50 regel tot stand is gekomen. Daarnaast is nu gekozen voor gefaseerde wijziging van het LVB met drie wijzigingen. LVB 1 zal het plafond van 500.000 bewegingen t/m 2020 bevatten, LVB 2 zal naar verwachting een interim-periode met beperkte groei bevatten t/m 2023-2025, en LVB 3 zal de ontwikkeling van Schiphol gebaseerd op de voorwaarden uit de luchtvaartnota bevatten. Definitieve besluitvorming

hierover wordt vlak voor de zomer voorzien. U ontvangt een aparte nota met een voorstel hiervoor.
Voorzien is dat in LVB 2 een beperkte en voorwaardelijke groei wordt geregeld, wat zich vertaald in een getal voor een plafond. Voor het vraagstuk hoe er met de NRD wordt omgegaan die de basis is voor dat deel van de MER dat ten grondslag ligt aan LVB 2 zijn er drie opties (zie onder).
Schiphol heeft aangegeven een MER op te leveren met twee hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de huidige situatie, hoofdstuk 2 bevat een groeiscenario met verdere doorkijk. Deze insteek van Schiphol is niet conform uw verzoek om een MER met uitsluitend een scenario met 500.000 vliegtuigbewegingen (huidige situatie) op te leveren. Uw bijpraatafspraak met de heer Dick Benschop van Schiphol staat gepland op donderdag 25 april van 15.00 – 15.45 uur (direct aansluitend op het AO Luchtvaart). De verwachting is dat de heer Dick Benschop ditzelfde standpunt nogmaals naar voren zal brengen. U ontvangt nog een gespreksnota ter voorbereiding op deze afspraak.

Beslispunten

- Gaat u akkoord met de voorliggende planning ten aanzien van het LVB 1, het LVB 2 en de veiligheidsonderzoeken?
- Welk proces t.a.v. de NRD voor het MER met het groeiscenario heeft uw voorkeur?

Eerst graag bespreken.

Beslistermijn

De dg's van DGLM en DGMI stellen voor om onderstaande beslispunten en de scenario's in een gesprek toe te lichten en de voor- en nadelen met u af te wegen. Het gesprek met beide dg's zal voorafgaand aan deze afspraak met de heer Dick Benschop van Schiphol plaatsvinden. In dit gesprek zal nader worden ingegaan op de risico's en de haalbaarheid van de planning.

Argumentatie

Beslispunt 1: planning

Zie bijlage 1 voor een deterministische de planning voor LVB 1, de in deze nota geschetste scenario's voor LVB 2 en de veiligheidsonderzoeken. Hieruit blijkt dat het NNHS naar verwachting in Q2 van 2020 in werking kan treden. Voor wat betreft LVB 2 laat de planning zien dat het ambitieus is om deze in werking te laten treden voor de start van het gebruiksjaar 2021 (november 2020).

Eerder is met u besproken dat de evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen gereed moet zijn voordat LVB 2 in werking treedt. Tijdens het AO vliegveiligheid van 3 april jl. gaven meerdere Kamerfracties de wens te kennen om al over deze evaluatie te kunnen beschikken als het LVB 2 aan de Kamer wordt voorgelegd. Met het oog daarop is het een optie om de evaluatie een half jaar te vervroegen en reeds dit jaar te laten uitvoeren, zodat de evaluatie (ruimschoots) voor de voorhang van LVB 2 gereed is. Het voordeel is dat hiermee mogelijke vertraging van de kamerbehandeling van LVB 2 worden voorkomen. Een nadeel is, dat de periode tussen het verschijnen van het OVV-rapport en de evaluatie korter wordt en er een risico is dat uit de evaluatie blijkt dat (nog) niet alle aanbevelingen adequaat zijn geïmplementeerd.

Die kans lijkt mij levensgroot. Wat zou dat dan vervolgens betekenen voor de planning? Een jaar later opnieuw evalueren 😀

Beslispunt 2: proces NRD

Voor de NRD zijn er drie opties. Bij het kabinetsbesluit over de ontwikkeling van Schiphol voor de interim-periode kan dit meegenomen worden. Tegelijkertijd heeft Schiphol nu al duidelijkheid nodig welk proces nodig is ivm het tijdig voorbereiden van het groeiscenario en de afronding van het MER.

Scenario 1: een gefaseerd MER

In dit scenario – waar tot op heden van wordt uitgegaan - is er sprake van een gefaseerde oplevering van het MER. Daarbij wordt het eerste deel opgeleverd met een scenario met 500.000 bewegingen en later een tweede deel met een groeiscenario naar aanleiding van het kabinetsbesluit op basis van het bestaande NRD.

Voordeel hiervan is dat er geen tweede NRD-procedure hoeft te worden doorlopen, wat ervoor zorgt dat inwerkingtreding van het LVB 2 voor gebruiksjaar 2021 realistischer blijft (wanneer bepaalde trajecten in de planning parallel geschakeld worden). Daarbij is het ook een voordeel dat er eerst een MER wordt opgeleverd zonder groei (conform afspraak) en het tweede gedeelte van het MER kan worden gebaseerd op het kabinetsbesluit over de groei van Schiphol.

Nadeel is dat op een later moment in de tweede LVB-procedure er alsnog discussie kan ontstaan over het feit dat de omgeving geen inspraak heeft gehad op h[illegible]elte van het MER[1], wat alsnog tot vertraging kan leiden. Hoewel het formeel niet noodzakelijk om voor een nieuwe NRD te kiezen, is er wel een juridisch risico, aangezien het oorspronkelijke NRD uitging van andere uitgangspunten.

Zal ontstaan. Dat lijkt me onvermijdelijk.

Past ook niet bij de lijn van zorgvuldigheid.

Scenario 2: afronding huidige MER met groeiscenario's

In dit scenario neem je twee besluiten (LVB 1 en LVB 2) op basis van de huidige NRD en 1 MER met daarin diverse groeiscenario's. Dit is de huidige voorkeur van Schiphol.

Voordeel hiervan is ook dat er geen tweede NRD-procedure hoeft te worden doorlopen, wat ervoor zorgt dat inwerkingtreding van het LVB 2 voor gebruiksjaar 2021 realistischer blijft (zie ook scenario 1).

Nadeel hierbij is net als in scenario 1 dat op een later moment in de LVB-procedure alsnog discussie kan ontstaan over het feit dat de omgeving geen inspraak heeft gehad op het precieze groeiscenario voor het MER. Dit kan de bestaande weerstand voeden wat lastig te herstellen is zonder grote vertraging waardoor het genoemde voordeel teniet wordt gedaan. Daarnaast bestaat er in dit scenario het risico dat er informatie in het MER wordt opgenomen die niet correspondeert met het kabinetsbesluit over groei (immers deze kabinetskeuze volgt later). Hiermee wordt de al bestaande weerstand bij de omgeving gevoed[1].

[1] Vanuit de ORS is bijvoorbeeld bekend dat Natuur- en Milieufederatie zich voorbereidt op juridische stappen tegen het MER.

Scenario 3: nieuw NRD voor LVB 2
In dit scenario wordt gekozen voor het opnieuw doorlopen van de MER-procedure door het opstellen van een nieuwe NRD met daarin een keuze over groei. Hierin wordt dan duidelijk aangegeven wat het bestuurlijk voornemen is waarvan in het nieuwe MER de effecten in beeld worden gebracht.

Voordeel hiervan is dat er op een later moment in de LVB-procedure geen discussie en vertraging kan ontstaan en de juridische risico's ondervangt. Deze aanpak past ook in de lijn dat de omgeving met goede inspraak betrokken wordt en dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat.

Nadeel hiervan is dat dit gevolgen heeft voor de planning. Het opstellen van een nieuwe NRD en het bieden van inspraak hierover duurt ongeveer vier maanden. In de bijlage is een indicatie van de doorlooptijden van een LVB 2 inclusief NRD opgenomen. Conclusie daarvan is dat indien trajecten parallel geschakeld worden het nog steeds mogelijk is om groei vanaf het gebruiksjaar 2021 te realiseren. In de praktijk zal dit echter gezien alle discussies over uitgangspunten wel uitdagend zijn.

5.1.2e

To: 5.1.2e - DGMI[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - BSK[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e -DBO[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e DGMI[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Tue 6/11/2019 8:09:53 PM
Subject: Opmerkingen 5.1.2e tbv MR stuk programma overleg
Received: Tue 6/11/2019 8:09:54 PM

Vanwege de dag met de brede klankbordgroep LVN kan ik morgen helaas niet bij het programma-overleg zijn. Graag wil ik twee punten meegeven voor de MR stukken over besluitvorming LVN/Schiphol, waarvan ik in het overleg zou overwegen om ze mee te geven aan de minister in de oplegnota:
- risico van uitlekken groeicijfers Schiphol uit redelijk gesloten proces de komende twee maanden, terwijl bij Luchtvaartnota in openheid verschillende varianten worden beschouwd. Indruk kan ontstaan dat proces LVN voor de vorm wordt gedaan terwijl achter de schermen de echte besluiten worden genomen (groei ligt al vast, waar praten we hier nog over)

- het verhaal voor LVB 2 ziet er zo erg mooi uit, maar ik zie wel het risico dat aan het grootste bezwaar van de omwonenden niet tegemoet wordt gekomen: het aantal vluchten zal groeien. De omwonenden geven aan dat de pijn zit in de continue stroom van vliegtuigen, en dat de verminderde geluidsbeleving per vliegtuig daar niet tegen op weegt. De verminderde hinder is er vooral een in de papieren rekenwerkelijkheid. Zal er al een overtuigend uitgewerkt pakket liggen dat kan worden meegenomen in de nieuwe MER of moet dit nog uitgewerkt worden? Als Het Alders al niet lukte om draagvlak te krijgen voor groei met 10.000 vluchten, wat is er dan sterker aan dit verhaal dat mogelijk 35.000 extra vluchten mogelijk maakt?

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

buiten verzoek

To: 5.1.2e - DBO[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - BSK[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e - BSK[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e -DBO[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DBO
Sent: Tue 6/18/2019 3:58:59 PM
Subject: RE: Planning in staf M
Received: Tue 6/18/2019 3:59:00 PM
Presentatie M staf 19 juni_MJ.pptx

Hoi 5.1.2e en anderen,
Ik heb nog aanpassingen gedaan in de sheets want er klopte een aantal planningsstappen niet meer (we mikken nu bijvoorbeeld op de extra Refezil van 2 juli).
Vr. groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e - DBO <5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 14:48
Aan: 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DBO <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e -DBO <5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Planning in staf M

Collega's,
Morgen wordt in de staf gesproken over de planning tot de zomer. Ik heb de sheets die vorige keer gebruikt zijn geactualiseerd (bijgaand). Zie het vooral als een checklist van de onderwerpen die spelen.
Mijn voorstel is dat jullie ze meenemen voor het geval het handig blijkt te zijn aan de hand van deze sheets het gesprek te voeren.
De minister heeft aangegeven in kleine kring het te willen bespreken, dus in principe ben ik er zelf niet bij.
Mochten er nog wijzigingen nodig zijn, laat het weten.
Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Directie Luchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat8| 2515 XP Den Haag | 12e etage D-vleugel
Postbus 16191 | 2500| Den Haag

M 5.1.2e
E 5.1.2e@minienw.nl

Luchtvaartindetoekomst.nl

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGMI[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DBO
Sent: Wed 6/19/2019 3:36:48 PM
Subject: call met Dick Benschop 20/6
Received: Wed 6/19/2019 3:36:49 PM

Hoi 5.1.2e
Ik begreep dat jij morgen een call hebt met Benschop. Ik heb contact gehad met Schiphol hierover. Ze willen graag twee onderwerpen bespreken. Onderstaand wat voorbereiding hierop.

PAS

Zoals je weet zijn we IenW breed en luchtvaartspecifiek aan het kijken welke stappen genomen moeten worden. Specifiek voor Schiphol denken we aan de volgende lijn die nog juridisch gecheckt wordt op dit moment:

- Referentiedatum voor de PAS is 7-12-2004
- In 2004 (vóór 7-12) is het eerste LVB gepubliceerd, waarin rekening werd gehouden met ruim 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol.
- De 500k uit LVB1 is dus een voortzetting van bestaand beleid.
- Dat betekent dat er geen passende beoordeling enz. voor Schiphol hoeft te komen.
- Extra argument: de PKB uit 1995 gaf ruimte voor 500.000-600.000, als er maar binnen de milieugrenzen werd gebleven.
- Die milieugrenzen zijn in 2004 in de criteria voor gelijkwaardigheid vastgelegd.
- Dus eigenlijk geldt voor Schiphol op basis van bestaand beleid: alles mag, ook een ontwikkeling van LVB2, mits binnen de gelijkwaardigheidscriteria wordt gebleven.

Naar verwachting kun / wil je dit laatst niet volhouden Daarom wordt de volgende lijn nu juridisch bekeken:
LVB1 is voortzetting bestaand beleid, geen passende beoordeling nodig.
LVB2 is volgens de letter ook voortzetting bestaand beleid, maar we besluiten om vanaf de groei ná 500k wel passende beoordeling enz. te doen.
Schiphol doet zelf ook een juridische analyse en zit vooralsnog op eenzelfde lijn.

NRD

Ik heb met Schiphol gedeeld dat wij dit willen voorleggen aan de minister. Schiphol heeft aan mij aangegeven dat zij vrezen dat de vertraging een stuk langer kan zijn dan de maand die wij inschatten, met name door verwerkingstijd van zienswijzen etc.
Ik heb aangegeven dat ik wel benieuwd ben naar de argumenten van Schiphol en dat ik die dan ook zou willen delen met DGMI.
Ik heb gezegd dat wij streven naar zo snel mogelijk een houdbaar LVB 2 en dat onze analyse wel/geen NRD daar op is gericht.
Een afspraak op korte termijn met ons, DGMI en Schiphol om alle zaken op tafel te hebben zou mogelijk een oplossing kunnen zijn die je kan opperen, dat zou wel betekenen dat we nota voor de minister hierover nog aan moeten houden.

Vriendelijke groet,

5.1.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | Cluster Economie, MT Project Schiphol |
Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag
Gsm: 5.1.2e @minIenM.nl
- woensdagmiddag afwezig -

To: 5.1.2e @gmail.com[5.1.2e @schiphol.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - HBJZ[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGMo[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e (To70)
Sent: Thur 6/20/2019 11:47:54 AM
Subject: RE: SPOED: natuuronderzoeken Schiphol
Received: Thur 6/20/2019 11:48:03 AM
MER Korte Termijn - Natuur.pdf

5.1.2e

Alvast een eerste beeld. Voor zover ik kan overzien zijn stikstofconcentraties bepaald en getoetst aan grenswaarden voor de uurgemiddelde stikstofdioxideconcentratie, maar is niet de depositie bepaald. Zie bijgaande pagina's uit het MER Korte Termijn (juli 2007). Enige verdieping in wat in het MER 2003 is gedaan, is nog wel wenselijk.

Nadien is nog wel een MER Hinderbeperkende Maatregelen Korte Termijn opgesteld. Daarin is wel gekeken naar uitstoot en luchtkwaliteit, maar (opnieuw) niet naar depositie.

Groet,

5.1.2e

To70 | 5.1.2e
Mob: 5.1.2e

From: 5.1.2e @schiphol.nl>
Sent: Thursday, June 20, 2019 08:04
To: 5.1.2e (To70) < 5.1.2e @to70.nl>; 5.1.2e - DGB < 5.1.2e @minienw.nl>
Cc: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - BSK < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
Subject: Re: SPOED: natuuronderzoeken Schiphol

Hoi allen,

Ik kan hier vanmiddag naar kijken. Ik stem de inventarisatie met 5.1.2e af.

Groeten, 5.1.2e

Outlook voor Android downloaden

From: 5.1.2e (To70) 5.1.2e @to70.nl>
Sent: Thursday, June 20, 2019 7:57:33 AM
To: 5.1.2e - DGB
Cc: 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e - DBO
Subject: Re: SPOED: natuuronderzoeken Schiphol

Hi 5.1.2e e.a.,

Ik kan er later vanochtend wel even naar zoeken als dat op tijd genoeg is.

Groet, 5.1.2e

Sent from my iPhone
On 20 Jun 2019, at 06:16, 5.1.2e - DGB < 5.1.2e @minienw.nl> wrote:

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e

Vanavond is er een debat in de Kamer over de PAS.

Ter voorbereiding daarop is het nodig dat we weten welke natuuronderzoeken

(stikstofdepositie) er in het verleden zijn uitgevoerd voor eerdere LVB's. Het gaat dan volgens mij om het LVB 2004 en LVB 2008. Daarna is er voor zover ik dat weet geen LVB wijziging meer geweest met een MER.

Omdat ik vandaag vrij ben, de hele dag weg ben en daardoor niet/nauwelijks iets kan doen, een vriendelijk/dringend verzoek, omdat jullie de enigen zijn die daar nu antwoord op kunnen geven.

Zouden jullie even kunnen kijken of/hoe in de MER-ren bij de twee LVB's een natuuronderzoek is uitgevoerd en de conclusies over depositie heel kort kunnen aangeven (desnoods knippen en plakken).

En zouden jullie dat in cc aan allen kunnen mailen, zodat 5.1.2e (zij is de PAS-coördinator binnen IenW), 5.1.2e (HBJZ 5.1.2e) en 5.1.2e de info ook hebben?

Is van groot belang, want er zijn in een ander AO al moties ingediend, onder meer om het aantal vtb op Schiphol terug te brengen tot het aantal vlak voor de PAS (niveau 2014).

Ik probeer vandaag mijn mail af en toe te checken, maar weet niet of dat gaat lukken.

Alvast bedankt!
Groeten,
5.1.2e

5.1.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Project Schiphol
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
tel.: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e *@minienm.nl*
5.1.2e

<image002.png>

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.

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.

In het besluit A2 uit de Noordvleugelbrief wordt een aantal plannen genoemd voor woningbouw in de Haarlemmermeer en de Bollenstreek. In het verlengde van de Polderbaan en de Buitenveldertbaan en bij Hoofddorp-West is de nieuwe berekende 20Ke-contour groter dan de 20Ke-contour uit de Nota Ruimte. In het verlengde van de Polderbaan en nabij Hoofddorp-West is het verschil te verklaren door de nadruk op zuidelijk baangebruik, ofwel een toename van het aantal starts naar het zuiden en landingen vanuit het noorden. In het verlengde van de Buitenveldertbaan, waar nabij Weesp het nieuwbouwplan Bloemendalerpolder/KNSM terrein ligt, door meer gebruik van de Buitenveldertbaan in het planalternatief dan in het LVB. Ter hoogte van de uitsluitingsgebieden Noordwijkerhout en Legmeerpolders is de nieuwe berekende 20Ke-contour kleiner dan de 20Ke-contour uit de Nota Ruimte. Het plan voor het realiseren van 2900 woningen op uitleglocaties in de Bollenstreek ligt buiten de 20 Ke-contour van het planalternatief.

Overige gebieden met beperkingen
Het gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende activiteiten blijft ongewijzigd. De gebieden met hoogtebeperkingen blijven eveneens ongewijzigd. De reden hiervoor is dat de ligging van deze gebieden is gerelateerd aan de ligging van banen en routes. Aangezien deze niet veranderen blijven de gebieden ongewijzigd.

6.7. Natuur

In dit MER worden de effecten van het planalternatief op de omgeving van Schiphol bepaald. Naast geluidhinder, slaapverstoring en externe veiligheid, worden eveneens de effecten op de Natura 2000 gebieden (volgens de natuurbeschermingswet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) beschouwd.

Beschermde gebieden en soorten
In het MER 'Schiphol 2003' zijn de effecten van het in gebruik nemen van de Polderbaan onderzocht. Naast geluidhinder, slaapverstoring en externe veiligheid is het effect op beschermde natuurwaarden onderzocht.
In het natuuronderzoek, uitgevoerd in 2001 door Bureau Waardenburg, zijn de effecten op Vogelrichtlijngebieden, Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingswetgebieden alsmede op beschermde soorten bepaald voor het lange-termijnscenario voor de ontwikkeling van Schiphol. Toentertijd kwam de bescherming van gebieden en soorten voort uit Europese regelgeving (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn) en nationale wetgeving (Natuurbeschermingswet 1998, Vogelwet). Anno 2007 is de Europese regelgeving geïmplementeerd in de nationale wetgeving. De bescherming van gebieden is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en die van soorten in de Flora- en fauna-wet (2002). In de soorten en gebieden die in 2001 in de omgeving van Schiphol beschermd waren is nauwelijks enige verandering opgetreden; alleen de vlag waaronder de bescherming vorm heeft gekregen, is sindsdien veranderd.

In het onderzochte scenario in het MER 'Schiphol 2003' is uitgegaan van 600.000 vliegtuigbewegingen. De conclusie van het onderzoek was dat in de directe omgeving van Schiphol geen beschermde gebieden liggen; de meeste liggen op een afstand van 20 kilometer of meer. In de omgeving van de luchthaven komen ook nauwelijks zwaar beschermde soorten voor. Verstoring van vogels of andere fauna kan, via een aantal stappen, een negatief effect hebben op de populatie(-omvang) van soorten. Op grond van gepubliceerd onderzoek zijn bij vlieghoogtes lager dan 3000 voet en op afstanden van minder dan twee kilometer verstorende effecten van de grote burgerluchtvaart te verwachten. In gebieden met vlieghoogtes tussen 2000 en 3000 voet kunnen op grond van beschikbare kennis milde vormen van verstoring worden verwacht en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2000 voet ook zwaardere vormen van verstoring. De verstorende effecten hebben een visuele en/of een auditieve component. Op grond van de huidige kennis kan hier geen nader onderscheid in beide worden gemaakt. Daarnaast vergroot een toename in de vliegfrequentie de kans op negatieve effecten op organismen door verstoring.

Om tot een beoordeling van mogelijke effecten te komen, is in het onderzoek uit 2001 een vergelijking gemaakt tussen het gebruik van Schiphol anno 2001 met een vier-banenstelsel en het gebruik van de luchthaven vanaf 2003 met een vijf-banenstelsel. Op basis hiervan is aangegeven in welke gebieden

voor vogels en andere fauna een verbetering van de verstoringstoestand optreedt en in welke gebieden een verslechtering. Door de verandering in mogelijk verstorende effecten af te zetten tegen de ligging van relevante gebieden of plekken van voorkomen van soorten is een indicatie van de mogelijke effecten van verstoring gegeven.

In het gebied met vlieghoogtes beneden 2000 voet liggen geen gebieden die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen als speciale beschermingszone. Daarnaast komen rond Schiphol weinig soorten voor die op bijlagen van één van beide Richtlijnen zijn vermeld (tegenwoordig beschermd onder de Flora- en faunawet). Bovendien waren voor soorten met een beschermde status geen negatieve verandering in de verstoringstoestand te verwachten. De Oosteinderpoel nabij Schiphol heeft een beschermde status in het kader van de Natuurbeschermingswet. De motieven voor deze aanwijzing zijn van botanische aard. De waarden van het gebied worden niet of nauwelijks beïnvloed door het vliegverkeer. Daarnaast zou boven dit gebied de intensiteit van het vliegverkeer niet veranderen.
In het gebied met vlieghoogtes tussen 2000 en 3000 voet (voornamelijk inkomend verkeer) liggen wel verschillende beschermde gebieden. De vliegintensiteit boven deze gebieden zou per 2003 niet veranderen, waardoor zich naar verwachting geen significant negatieve effecten zouden voordoen. Voor soorten met een beschermde status die buiten deze gebieden voorkomen, vielen evenmin significante effecten te verwachten. Op de Polderbaan zou de intensiteit van het vliegverkeer sterk toenemen; met vooral een potentieel negatief effect voor gebieden en soorten met een beschermde status die in het verlengde van de baan liggen. Binnen het bereik van deze baan bevinden zich geen gebieden en soorten met een beschermde status. Van de toename van het verkeer van en naar de Polderbaan werden daarom geen significant negatieve effecten verwacht.

De overheid heeft mede op basis van de conclusies in de voorgaande alinea's besloten tot het in gebruik nemen van de Polderbaan.

Het planalternatief van het onderhavige MER bevat een lager aantal vliegtuigbewegingen (480.000 vtb) dan het lange termijn scenario uit het MER 'Schiphol 2003' (600.000 vtb). Andere bepalende factoren voor de verstoring, zoals de ligging van de vliegroutes en welke vliegroutes intensief gebruikt worden, zijn nagenoeg gelijk. De intensiteit waarmee vliegroutes worden gebruikt in het planalternatief is lager dan waarvan is uitgegaan in het onderzoek MER 'Schiphol 2003'. Ook geldt de wijziging van het LVB voor de korte termijn (tot en met gebruiksjaar 2010). Daarom hebben de initiatiefnemers besloten om voor het MER voor de middellange termijn onderzoek te doen naar de effecten op natuur op basis van recente gegevens. Voor het MER 'Korte Termijn' is de beschrijving van de effecten gebaseerd op de gegevens die ook zijn gebruikt voor het onderzoek MER 'Schiphol 2003'.

De situatie in en rond Schiphol in het onderhavige MER verschilt op twee punten van de situatie zoals die in het MER 'Schiphol 2003' is beoordeeld. Vertrekkend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan in noordelijke richting buigt eerder af naar het noordoosten, bij gelijktijdig gebruik met de Polderbaan. Daarnaast is inmiddels het Westzanerveld aangewezen als beschermd gebied (op 15 km van de kop van de baan). De waarden waarvoor het gebied is aangewezen komen voort uit de Habitatrichtlijn. De beschermde habitats ondervinden geen effect van het afbuigende verkeer van de Zwanenburgerbaan. De beschermde soorten evenmin (Noordse woelmuis en meervleermuis); eventuele effecten op deze twee soorten waren in de rapportage uit 2001 al beoordeeld onder de vlag van de soortbescherming. Ondanks deze kleine veranderingen in de feitelijke situatie rond Schiphol zijn de conclusies uit 2001 aangaande de effecten van een uitbreiding van vliegverkeer in relatie tot beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten) nog steeds valide.

Conclusie beschermde gebieden en soorten
Doordat het huidige planalternatief minder vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes laat zien met het lange termijn scenario van het MER 'Schiphol 2003', zijn de conclusies van het onderzoek uit 2003 ook van toepassing op het planalternatief van het MER 'Korte Termijn'. Er is op geen enkel punt sprake van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS en PEHS)

In het Natuurbeleidsplan uit 1990 is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gepresenteerd. Dit vormt op nationaal niveau een ruimtelijk *frame-work* waarin natuur het primaat heeft, naast soms andere functies. De EHS is nadien in opeenvolgende ruimtelijke nota's herbevestigd, laatstelijk in de Nota Ruimte (2006). In de omgeving van Schiphol vormen de verschillende gebieden die beschermd zijn onder de Natuurbeschermingswet en enkele tussenliggende gebieden de basis voor de EHS. In het voorgaande is uiteen gezet dat de van een uitbreiding van het vliegverkeer als bedoeld in dit MER geen significante effecten op beschermde gebieden en soorten zijn te verwachten. In het verlengde hiervan kan geconcludeerd worden dat het functioneren van de EHS daarom evenmin in het geding komt bij een toename van het vliegverkeer als bedoeld in dit MER. Hetzelfde geldt, mutatis mutandis, voor de Provinciale Ecologische Hoofdstuctuur (PEHS).

To: [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DGMI [redacted] @minienw.nl]
Cc: [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl]
From: [redacted] - DBO
Sent: Mon 6/24/2019 10:24:51 PM
Subject: RE: MR notitie LVN en SPL
Received: Mon 6/24/2019 10:24:53 PM

Bijlage MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol Schoon.docx
MR notitie LVN en SPL twopagerREV.docx
MR notitie LVN en SPL twopagerSchoon.docx
Bijlage MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol REV.docx

Hoi [redacted]
Hierbij de versies van de stukken zowel schoon als in revisie op basis van de opmerkingen van de Minister.
Ik heb nog één check vraag: in de stukken voor de reductie van het aantal nachtvluchten stond in alle stukken een bandbreedte tussen het huidige aantal (32.000) en **25.**000 vliegtuigbewegingen. De Minister heeft daar overal **27**.000 vliegtuigbewegingen van gemaakt. In het gesprek met Benschop is inderdaad het aantal van **27**.000 genoemd, maar wij hadden bewust gekozen voor iets meer ruimte om mogelijk ook nog strenger te zijn op het aantal nachtvluchten. Als de minister bewust kiest voor een bandbreedte tot 27.000 is dat natuurlijk prima, ik heb het ook op die manier gewijzigd, maar het is goed om zeker weten dat ze niet denkt dat wij onbewust een schrijffout hadden gemaakt.....
Vr. groet,
[redacted]

Van: [redacted] DBO [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: maandag 24 juni 2019 17:25
Aan: [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: MR notitie LVN en SPL
Urgentie: Hoog

Beste allen,
De minister heeft het aanbiedingsformulier voor de RFEZIL getekend. M.b.t. de notitie nog een aantal punten. Aangezien de minister op dit moment in NY zit is dit via [redacted] gelopen. Zie bijgevoegd de opmerkingen (gelden overigens ook voor de ' bijlagenotitie'). Met betrekking tot de passage na overleg S DEF: ik heb de concepttekst ook voorgelegd aan M die versie was akkoord. Ik begreep van [redacted] dat de passage nog iets gewijzigd is na overleg met Visser. Het lijkt mij goed deze passage ook in de notitie op nemen.
Kunnen jullie mij z.s.m. de aangepaste notities met revisies + een schone versies toesturen zodat ik deze kan voorleggen aan de minister. Aangezien de minister in NY zit en we morgen om 1200u het pakket moeten aanleveren bij AZ heb ik het wel snel nodig. Erg krap maar ik heb helaas niet meer ruimte..
Veel dank!
Mvg [redacted]

HOOFDLIJN LUCHTVAARTNOTA
EN ONTWIKKELING SCHIPHOL NA 2020

RFEZIL 2 juli 2019

INHOUD

Inleiding

buiten verzoek

3. Ontwikkelkader Schiphol

a. Gefaseerde ontwikkeling
b. Verbeteren veiligheid
c. Verbeteren leefomgeving
d. Verminderen geluidhinder
e. Verminderen CO2-uitstoot
f. Aanpak wonen/vliegen

buiten verzoek

5. Ontwikkeling na 2020

a. Gematigde groei
b. Uit te werken scenario

buiten verzoek

INLEIDING

Deze notitie is bedoeld om voor de zomer van 2019 tot politieke besluitvorming te komen over de ontwikkeling van Schiphol na 2020, in de context van de Luchtvaartnota 2020 – 2050 die dit jaar wordt opgesteld.

Onder de noemer 'van een kwantitatieve benadering naar meer kwaliteit' wordt een voorstel voor de hoofdlijnen van de Luchtvaartnota geschetst. Binnen dat kader wordt vervolgens een voorstel voor een kwalitatieve ontwikkeling van Schiphol gedaan, binnen een breder kader dat gericht is op verbetering van de veiligheid en leefomgeving en vermindering van de geluidhinder en CO2-uitstoot. Op basis van dat kader wordt vervolgens een concreet voorstel gedaan voor de korte termijn ontwikkelruimte (kwalitatieve groei) voor Schiphol in de eerste jaren na 2020. De bedoeling is dat voor die ontwikkelruimte de komende maanden wettelijke normen voor een forse beperking van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van handelsverkeer worden berekend. Op basis daarvan dient in september een definitief besluit genomen te worden dat zal worden verankerd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol dat begin 2020 kan worden vastgesteld.

Het is noodzakelijk om voor de zomer van 2019 een besluit te nemen over de ontwikkelrichting van Schiphol. Dit is nodig om perspectief te bieden aan de ontwikkeling van Schiphol ten behoeve van de internationale concurrentiepositie en daarmee tijdig, voordat een LVB wordt voorgelegd aan de Kamer, een integrale veiligheidsanalyse en een milieueffectrapportage (MER) af te kunnen ronden en dit LVB nog (deels) voor het gebruiksjaar 2021 van kracht te laten worden. Tegelijkertijd is het niet wenselijk om nu reeds een definitief besluit te nemen. Enerzijds omdat de normen nog berekend moeten worden. Anderzijds omdat dit het proces van de Luchtvaartnota zou doorkruisen. Daarvoor wordt nu immers een plan-MER uitgewerkt op basis waarvan na de zomer een Ontwerp Luchtvaartnota zal worden vastgesteld, inclusief bijbehorend participatietraject.

buiten verzoek

[1] Vergaderstukken II, jaargang 2018-2019, 31 936, nr. 579

buiten verzoek

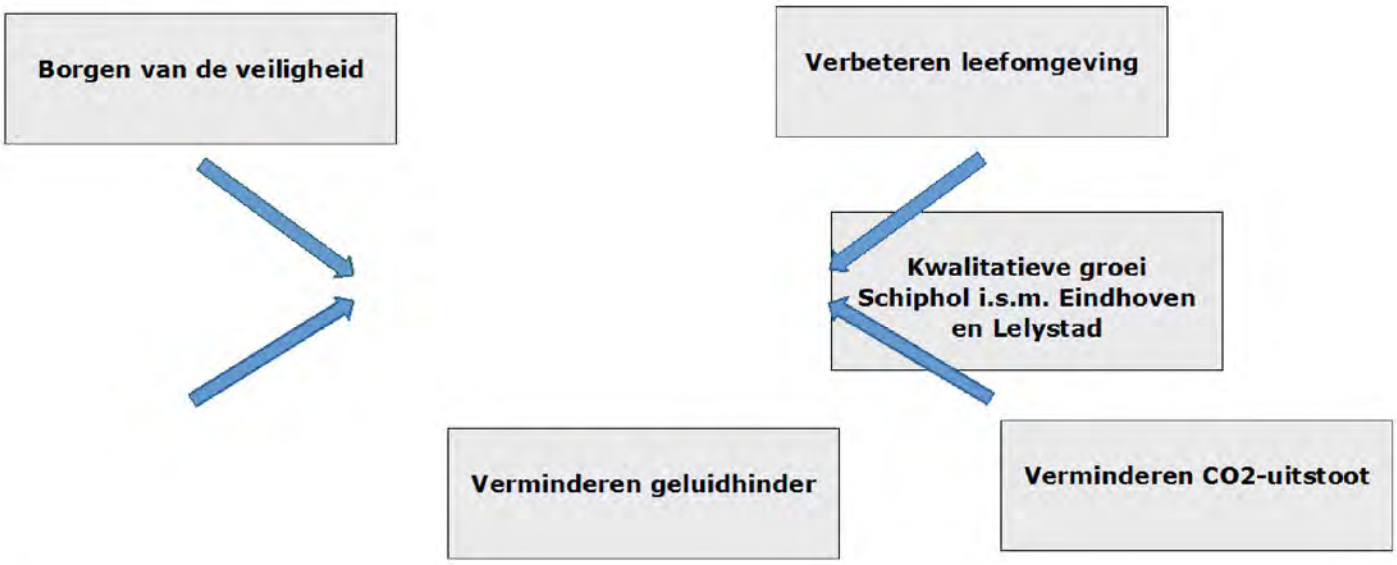
buiten verzoek

buiten verzoek

3. ONTWIKKELKADER SCHIPHOL

a. Gefaseerde ontwikkeling

- Voor het juridisch verankeren van de ontwikkelruimte voor Schiphol wordt een onderscheid gemaakt in 3 fasen:
  a. Tot en met 2020: het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) incl. plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen wordt juridische verankerd in een Luchthavensverkeerbesluit (LVB). Dit LVB wordt in het najaar 2019 aan de MR voorgelegd en naar de Kamer gestuurd;
  b. Eerste jaren na 2020: dit is een overgangs- en experimenteerperiode waarin Schiphol zich binnen randvoorwaarden kan ontwikkelen. Dit wordt in een wijziging van het LVB in begin 2020 aan de MR voorgelegd en naar de Kamer gestuurd;
  c. Lange termijn: hiervoor wordt de richting bepaald in de Luchtvaartnota (zie hs. 2). Een nieuwe aanpak – waarmee in de eerste periode na 2020 wordt geëxperimenteerd – wordt daartoe de komende jaren uitgewerkt en geïmplementeerd.
- Deze notitie beschrijft verder de invulling voor de eerste jaren na 2020. Er gelden 4 randvoorwaarden die met concrete maatregelenpakketten worden ingevuld. Daarbinnen is gematigde en selectieve groei mogelijk, in samenhang met Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Onderstaande figuur illustreert dit.
- Parallel wordt in overleg met BZK en de regio gewerkt aan nadere afspraken over wonen/vliegen.



b. Borgen van de veiligheid

- Schiphol kan alleen groeien als dit aantoonbaar veilig kan. O.a. naar aanleiding van het OVV-rapport over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol worden daartoe maatregelen genomen door de sector en de overheid. De Kamer wordt halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV.
- De sector heeft een integraal veiligheidsmanagementsysteem ontwikkeld en geïmplementeerd dat periodiek wordt geëvalueerd. Ook is een roadmap veiligheidsverbetering opgesteld met concrete

maatregelen en investeringen, die ieder half jaar wordt geactualiseerd. De ILT heeft een jaarlijkse 'Staat van Schiphol' ontwikkeld.
- In opdracht van het ministerie van IenW wordt de implementatie van de OVV-aanbevelingen geëvalueerd. Ook wordt een eerder uitgevoerde integrale veiligheidsanalyse geactualiseerd om te beoordelen of groei van Schiphol aantoonbaar veilig kan. Beide evaluaties zijn eind 2019 gereed.
- Een verdere groei op Schiphol leidt tot meer capaciteitsbehoefte bij de Koninklijke marechaussee.

c. Verbeteren leefomgeving
- Het voorstel is om een Omgevingsfonds op te zetten met een nader te bepalen budget (gedacht wordt aan 20 à 25 mln. euro per jaar). Uitgangspunt is dat dit fonds door de gebruikers van luchtvaart wordt gevuld. Dit wordt financieel verder uitgewerkt.
- Vanuit het Omgevingsfonds wordt (ruimhartig) geïnvesteerd in gebiedsontwikkeling rond Schiphol en steun voor schrijnende situaties. Doelen van het fonds zijn:
  a. Het isoleren van woningen binnen het werkingsgebied van Schiphol, incl. herstel van eerdere isolatie of het isoleren van huizen binnen de oude isolatiecontour die nog niet geïsoleerd zijn;
  b. Het verbeteren van de leefkwaliteit in zwaar geluidbelaste gebieden rondom Schiphol;
  c. Het compenseren van gedupeerden die tussen wal en schip vallen. Het opkopen van woningen en het geven van verhuisvergoedingen kunnen hier onderdeel van uit maken.

d. Verminderen geluidhinder
- Het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht wordt de komende jaren gereduceerd (zie verder hs. 4).
- Parallel wordt in het kader van de Luchtvaartnota een onderzoek uitgevoerd naar de voor- en nadelen een meer fundamentele herziening van het nachtregime op Schiphol.
- Er wordt een 'roadmap hinderbeperking' opgesteld met daarin alle concrete maatregelen die in de periode t/m 2025 onderzocht en/of uitgevoerd gaan worden om hinder aantoonbaar te beperken. Deze roadmap van de sector wordt in overleg met het ministerie en omgevingspartijen in 2019 vastgesteld, gepubliceerd en periodiek geactualiseerd.
- Concrete maatregelen in de roadmap waaraan gedacht kan worden zijn hogere en/of andere aanvliegroutes; in het bijzonder in de nacht, vermindering van de inzet van secundaire banen, aanpak van grondgeluid door herinrichting fysieke leefomgeving en het creëren van rustmomenten.
- De roadmap gaat gepaard met een proactieve houding van Schiphol richting hun 'buren' met verbeterde communicatie en klachtenafhandeling.

e. Verminderen CO2-uitstoot
- Nederland zet in Europees verband in op belastingen op Luchtvaart. Indien deze route onvoldoende oplevert wordt vanaf 2021 een vliegbelasting geïntroduceerd die 200 mln. per jaar opbrengt. Een wetsvoorstel hiertoe is inmiddels door de Staatssecretaris van Financiën aan de Kamer aangeboden.
- Voor het verminderen van de CO2-uitstoot in (inter)nationaal perspectief is de aanpak zoals geschetst in de kamerbrief over duurzame luchtvaart (april 2019) leidend. Een belangrijk element is de inzet op duurzame biokerosine. Het bedrijfsleven, waaronder KLM, heeft recent het initiatief genomen om in Nederland hiervoor een fabriek te bouwen.
- Op dit moment wordt een plan van aanpak opgesteld van de spoor- en luchtvaartsector voor het bieden van duurzame opties voor internationale reizigers op de korte en middellange afstand en het verbeteren van de combinatie trein-vliegen op verschillende verbindingen.
- Daarnaast is de Duurzame Luchtvaarttafel als ook separate trajecten erop gericht om klimaatmaatregelen voor luchtvaart in gang te zetten. Verder zal de Tafel worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de Luchtvaartnota die later dit jaar wordt opgeleverd.

f. Aanpak wonen/vliegen

MinBZK en MinIenW werken aan een voorstel voor het wonen-vliegen beleid dat een plek krijgt in de Luchtvaartnota. De basis hiervoor is de volgende doelstelling:

a) ruimte voor de ontwikkeling van Schiphol conform het regeerakkoord;
b) ruimte voor ontwikkeling (wonen/werken/voorzieningen) in de regio's rond de luchthaven (met name een opgave in de MRA);
c) minder hinder en verbeteren leefbaarheid.

- Het huidige beleid met beperkingengebieden, zoals vastgelegd in de afspraken wonen/vliegen en het LIB blijft voorlopig het uitgangspunt tot een nieuwe koers is uitgezet.
- Het principe 'de vervuiler betaalt' wordt uitgewerkt.
- We zetten in op vermindering van de hinder met bronbeleid en geluidsadaptief bouwen.
- Voor enkele bestaande knelpunten rond Schiphol sluiten we op zo kort mogelijke termijn een akkoord met de provincie/MRA.

buiten verzoek

buiten verzoek

5. ONTWIKKELING NA 2020

a. Kwalitatieve groei

- In het kader van de Luchtvaartnota wordt nog nader onderzoek gedaan naar de economische effecten van groei van de Luchtvaart, de bijdrage aan de economie en de werkgelegenheid. Dit onderzoek is na de zomer gereed.
- Het Regeerakkoord gaat uit van groei van Schiphol op basis van de 50/50 regel uit het Aldersakkoord van 2008. Deze regel betekent dat de helft van de 'milieuwinst' die de sector realiseert door hinderbeperking ten goede mag komen voor groei en de nadere helft te goede komt aan de omgeving.
- De ORS is gevraagd om tot een uitwerking te komen van de 50/50 regel, maar heeft geen overeenstemming bereikt omdat er verschillende interpretaties mogelijk zijn en het erg moeilijk is om ex ante de milieuruimte die moet worden verdeeld goed te bepalen. Wel blijkt uit diverse berekeningen in de concept MER van Schiphol dat bij verschillende interpretaties de groeiruimte bij toepassing van de 50/50 regel significant is en kan oplopen richting de 600.000 in 2030 (mits dit realiseerbaar is in de operatie op een veilige manier).
- Bestuurders, bewonersorganisaties en milieuorganisaties in de ORS bepleiten handhaving van het maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2023 en per direct reductie van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht naar 29.000. Eerst moet aantoonbaar hinder worden gereduceerd voordat over eventuele groei na 2023 kan worden gesproken. Daarbij wordt door deze partijen ook uitgegaan van opening van Lelystad Airport in 2020.
- Van belang is dat uit onderzoek (o.a. ATM2020+ van LVNL) blijkt dat de grenzen van het huidige operationeel concept van Schiphol bij ca. 540.000 vliegtuigbewegingen wordt bereikt. De komende jaren wordt, mede in het kader van de Luchtvaartnota gewerkt aan een nieuw concept en een aangepast geluidstelsel. Daarvoor is te zijner tijd een nieuwe MER en veiligheidsanalyse nodig. Het is daarom niet mogelijk om ruimte voor meer dan 540.000 vliegtuigbewegingen te regelen.

b. Uit te werken scenario

- Het is nodig om voor de zomer een keuze te maken voor de ontwikkelrichting van Schiphol ten behoeve van een tijdige MER en veiligheidsanalyse. Daarvoor kunnen in de komende maanden de voorgestelde normen voor reductie van het aantal ernstig gehinderden worden bepaald.
- In het licht van bovenstaande wordt voorgesteld om de komende maanden een model voor groei onder voorwaarden uit te werken dat in elk geval niet verder kan gaan dan 540.000 vliegtuigbewegingen.
- Voor het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht wordt een harde stapsgewijze reductie afgesproken in de bandbreedte tussen het huidige aantal (32.000) en 27.000 vliegtuigbewegingen in 2025. Dit kan eventueel aanvullend gecombineerd worden met een begrenzing van het aantal vluchten in de randen van de nacht op het huidige volume, om ongewenste verschuiving en daarmee gepaard gaande hindereffecten te voorkomen.

buiten verzoek

buiten verzoek

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - HBJZ[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Wed 7/3/2019 12:16:05 PM
Subject: PAS
Received: Wed 7/3/2019 12:16:06 PM

Hoi 5.1.2e

buiten verzoek

In vervolg op mijn eerdere mail en de reactie daarop van 5.1.2e zou ik als lijn voor Schiphol voorstellen:

- voor LVB1 gaan we wél een voortoets doen, dus afzien van de optie 'voortschrijdend beleid'.
Ik denk dat om meerdere redenen het niet goed zal vallen als we niks doen: verwijt dat Schiphol weer boven alles staat verheven, kan worden gezien als 'de list' die M laatst ongelukkig in de Kamer uitsprak, er is nog nooit een depositie berekening en beoordeling voor Schiphol geweest en ook bij Schiphol staat deze optie bovenaan.
Bovendien zorgt het vliegverkeer nou eenmaal ook voor depositie, dus logisch dat er dan ook iets gecompenseerd moet worden als kwetsbare natuurgebieden worden geraakt.
En omdat CE net een rapport heeft uitgebracht dat Schiphol verantwoordelijk is voor 7% van de CO2 uitstoot van Nederland (met naar mijn mening wel hele kromme redeneringen...), lijkt het me ook niet slim om niks te doen.

- referentie wordt 2014, dus 440k vliegtuigbewegingen, vanwege startjaar PAS. Dus dan beoordelen we een groei van 440k naar 500k.

- nu LVB1 en LVB2 niet samenvoegen in de voortoets, dus niet een groei van 440k naar 540k beoordelen. We weten immers niet hoe de Kamer op de 540k zal reageren.
Mocht de Kamer snel na het reces met de groei instemmen, dan kunnen we bij het LVB2 gebruik maken van wat eventueel al is onderzocht voor LVB1.
En mogelijk dat eventuele compensatieopgaves (daadwerkelijke maatregelen in de natuur) van de twee afzonderlijke LVB's later alsnog kunnen worden samengevoegd.

Uiteraard moeten we in een nota aan de minister wel de optie van voortschrijdend beleid opnemen, maar mijn voorstel is om dat niet als advies op te nemen.

Groeten
5.1.2e

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e@minaz.nl' 5.1.2e@minaz.nl]; 5.1.2e@minbuza.nl' 5.1.2e@minbuza.nl]; 5.1.2e@minbuza.nl' 5.1.2e@minbuza.nl]; 5.1.2e 5.1.2e@minbzk.nl]; 5.1.2e@minbzk.nl]; 5.1.2e 5.1.2e@minbzk.nl]; 5.1.2e t@minbzk.nl]; 5.1.2e@mindef.nl' 5.1.2e@mindef.nl]; 5.1.2e@minez.nl' 5.1.2e@minez.nl]; 5.1.2e@minez.nl 5.1.2e@minez.nl]; 5.1.2e@minez.nl]; 5.1.2e (AL GT)[5.1.2e@minfin.nl]; 5.1.2e (FIN/AL)[5.1.2e@minfin.nl]; 5.1.2e@minvenj.nl 5.1.2e@minvenj.nl]; 5.1.2e - BD/PLR 5.1.2e@nctv.minjenv.nl]; 5.1.2e@minvenj.nl' 5.1.2e@minvenj.nl]; 5.1.2e@minlnv.nl 5.1.2e@minlnv.nl]; 5.1.2e@minez.nl' 5.1.2e@minez.nl]; 5.1.2e BSK 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e DBO 5.1.2e@minienw.nl]

Cc: 5.1.2e s@minez.nl]; 5.1.2e@minez.nl]; 5.1.2e 5.1.2e@minfin.nl]; 5.1.2e) (FIN/DEELN) 5.1.2e@minfin.nl]; 5.1.2e DGMI 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e@mindef.nl 5.1.2e@mindef.nl]; 5.1.2e@minbzk.nl]; 5.1.2e 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGB 5.1.2e@minienw.nl]

From: 5.1.2e - DBO

Sent: Wed 7/3/2019 3:43:06 PM

Subject: RE: Kamerbrief Luchtvaart

Received: Wed 7/3/2019 3:43:07 PM

190703 TK BRIEF schoon def.docx

Geachte leden van het DG overleg,
Helaas later dan gisteren gedacht stuur ik hierbij een concept-kamerbrief over Schiphol en de Luchtvaartnota.
Graag ik ontvang eventuele reacties uiterlijk morgen 10.00 uur zodat wij die nog tijdig kunnen verwerken voor de verzending aan de ministerraad.
Met excuus voor de vertraagde verzending en vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | Cluster Economie, MT Project Schiphol |
Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag
Gsm: 5.1.2e | 5.1.2e@minIenM.nl

Van: 5.1.2e - DBO

Verzonden: dinsdag 2 juli 2019 14:29

Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e@minaz.nl; 5.1.2e@minbuza.nl; 5.1.2e@minbuza.nl; 5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e@mindef.nl; 5.1.2e@minez.nl; 5.1.2e@minez.nl; 5.1.2e 5.1.2e@minez.nl>; 5.1.2e (AL GT) 5.1.2e@minfin.nl>; 5.1.2e (FIN/AL) 5.1.2e@minfin.nl>; 5.1.2e@minvenj.nl; 5.1.2e - BD/PLR 5.1.2e@nctv.minjenv.nl>; 5.1.2e@minvenj.nl; 5.1.2e@minlnv.nl; 5.1.2e@minez.nl; 5.1.2e - BSK 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e -DBO 5.1.2e s@minienw.nl>

CC: 5.1.2e@minez.nl>; 5.1.2e@minez.nl>; 5.1.2e 5.1.2e@minfin.nl>; 5.1.2e (FIN/DEELN) 5.1.2e@minfin.nl>; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl> 5.1.2e@mindef.nl; 5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e - FMC 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGB 5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Kamerbrief Luchtvaart

Geachte leden van het DG overleg,
Zojuist is in de RFEZIL afgesproken dat de Kamerbrief over de Luchtvaartnota en Schiphol bij de stukken zal worden gevoegd voor de ministerraad van 5 juli aanstaande. We willen morgen om 12 uur de concept-brief ter afstemming versturen met het verzoek om diezelfde dag nog een reactie op de concept-brief te ontvangen.
De definitieve brief kan dan donderdag worden verzonden voor de Ministerraad.
We begrijpen dat deze termijn kort is en hopen op begrip hiervoor.
Vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | MT Project Schiphol |
Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag
Gsm: 5.1.2e | 5.1.2e@minIenM.nl

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGB 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - FMC 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e BSK 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DBO
Sent: Tue 7/9/2019 2:25:52 PM
Subject: Vervolgproces na de zomer spl totaal 9 juli 2019 02
Received: Tue 7/9/2019 2:25:55 PM
Vervolgproces na de zomer spl totaal 9 juli 2019 02.docx

Hoi 5.1.2e
Bijgevoegd een opzet van de acties gedurende de zomer op inhoud (het 'wat') en het proces (het 'hoe).
Vriendelijke groet,
5.1.2e

Bespreking van de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn
Op 5 juli jl. is de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van de ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn (na 2020). De eerste jaren na 2020 vormen een overgangsperiode waarin wordt gewerkt in lijn met het perspectief van de Luchtvaartnota totdat het perspectief definitief is uitgewerkt. Daarbij is aangegeven dat er de komende tijd met de betrokken partijen gesprekken worden gevoerd over de in de brief geschetste aanpak voor de middellange termijn. In gesprek met de diverse betrokken partijen moeten een aantal van de onderdelen van het geschetste perspectief nader besproken worden.

Hieronder wordt allereerst weergegeven welke onderdelen met de verschillende betrokken partijen worden besproken en of de partijen over de onderwerpen worden *geïnformeerd of geconsulteerd*: het "wat". Vervolgens wordt geschetst op welke manier het overleg over de onderwerpen wordt georganiseerd: het "hoe".
Voor de onderdelen groei onder strikte voorwaarden en stapsgewijze reductie van de nachtvluchten zijn de opbrengsten van de consultatie input voor de verdere uitwerking door het ministerie. Voor het uitvoeringsplan hinderreductie en het leefbaarheidsfonds is de consultatie bedoeld als input voor het kader van waaruit het ministerie deze plannen van Schiphol goedgekeurd in het kader van LVB2.

Het "WAT"

1. In de brief aan de Kamer is duidelijk aangegeven dat tijdens de overgangsperiode groei onder strikte voorwaarden mogelijk is. Daarover is aangegeven dat: *"het aantal mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt ieder jaar aantoonbaar omlaag moet".* Hierover wordt de verschillende partijen nader *geïnformeerd* en wordt uitgelegd:
   - Hoe het systeem met de gelijkwaardigheidscriteria op dit moment werkt.
   - Dat er een nieuwe "lat" voor wat betreft reductie van aantal ernstig gehinderden wordt geïntroduceerd waaraan Schiphol moet voldoen om groei te verdienen.
   - Dat de hoogte van deze "lat" de komende periode nader wordt bepaald.
   - Dat Schiphol en de sectorpartijen daadwerkelijk maatregelen moeten implementeren om aan deze nieuwe "lat" te voldoen.
   - Dat dit alles uiteindelijk juridisch wordt verankerd in het LVB 2.
   - Aandachtpunt bij de bespreking over het systeem is het gebrek aan een nieuwe "lat" t.a.v. duurzaamheid en de uitstoot van schadelijke stoffen.

   De partijen worden vervolgen *geconsulteerd* over de hoogte van de stapsgewijze groei:
   - Wat zijn realistische stapjes voor wat betreft groei die, wanneer Schiphol zich aan de voorwaarden houdt, kunnen worden vastgelegd in het LVB 2?

2. In de brief is aangeven dat vermindering van de hinder kan worden gerealiseerd door een stapsgewijze reductie van de nachtvluchten. De verschillenden partijen worden *geconsulteerd* over een eventuele reductie van de nachtvluchten, aandachtspunten daarbij zijn:
   - Wat is een reële reductie van het aantal nachtvluchten t.o.v. de huidige situatie (32.000) en wat zijn realistische stapjes voor jaarlijkse reductie?
   - Wat is het grootste aandachtspunt bij reductie van nachtvluchten (bv verplaatsing naar de randen van de nacht) en lost een reductie van nachtvluchten dit aandachtspunt ook daadwerkelijk op?

3. Ook staat in de brief aangegeven dat aan Schiphol (in samenwerking met andere partijen) wordt gevraagd om een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. In gesprek met de pers kwam ook de top 20 hinderbeperkende maatregelen aan bod. Over deze hinderbeperkende maatregelen kunnen de verschillenden betrokken partijen worden *geconsulteerd,* aan de partijen kan gevraagd worden:

- Wat zijn de belangrijkste oorzaken van overlast en welke maatregelen helpen om deze oorzaken weg te nemen of te verminderen?
- Hierbij kan onder andere gedacht worden aan hogere en/of andere aan- en uitvliegroutes, vermindering van de inzet van secundaire banen en het creëren van rustmomenten.

4. Als onderdeel van te nemen concrete maatregelen tegen geluidsoverlast wordt er aan Schiphol gevraagd om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een concreet voorstel uit te werken voor een Omgevingsfonds. Vanuit dit fonds zal bijvoorbeeld worden geïnvesteerd in het aanpakken van individuele schrijnende situaties als gevolg van het vliegverkeer, het beter/verder isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol. Partijen worden *geconsulteerd* over de scope van het fonds (het budget maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van de besprekingen). Aan de partijen wordt gevraagd:

   - Naar de ervaringen met het leefbaarheidsfonds, ondergebracht bij de Stichting Leefomgeving (en of andere initiatieven rondom Schiphol van waaruit projecten en initiatieven worden gefinancierd) en de lessen die hieruit geleerd kunnen worden voor het Omgevingsfonds.

   - Welke maatregelen wel en welke maatregelen niet uit het fonds gefinancierd zouden moeten worden.

   - Welke partijen betrokken zouden moeten zijn bij besluitvorming (de governance) over te financieren initiatieven vanuit het fonds

Het "HOE"
De gesprekken vinden plaats met betrokken partijen uit de Omgevingsraad Schiphol. In eerste instantie vinden er voorbereidende gesprekken plaats in de zomer. Na de zomer gaat de Minister in gesprek met de delegatieleiders van de Omgevingsraad Schiphol.

Periode 5 juli – begin/half september: Voorbereidende gesprekken met ORS-delegaties

ORS bewoners	Vertegenwoordiging clusterleiders
ORS gemeenten en provincies	Ambtelijke vertegenwoordiging BRS in het regioforum
ORS luchtvaartsector	Vertegenwoordiging in het regioforum
ORS milieuorganisaties	Vertegenwoordiging van de milieuorganisaties
ORS VNO/NCW	Vertegenwoordiging van VNO/NCW

- Doel van de gesprekken is:
  - Informeren over het kabinetsvoornemen van 5 juli
  - Consulteren over een aantal specifieke onderwerpen uit het kabinetsvoornemen
  - Voorbereiding van gesprekken van de Minister met de delegatieleiders
- Voorbereidende gesprekken worden gevoerd tussen vertegenwoordigers van het project Schiphol met vertegenwoordigers van de ORS-delegaties.
- De scope van de onderwerpen van gesprek wordt inhoudelijk voorbereid middels factsheets, in samenwerking met de dossierhouders.
- Opbrengst van de gesprekken dient als input voor nota aan de Minister

Periode begin september – half september: gesprekken Minister met delegatieleiders ORS

ORS bewoners	5.1.2e
ORS gemeenten en provincies	
ORS luchtvaartsector	
ORS milieuorganisaties	
ORS VNO/NCW	

- Doel van de gesprekken is:
  - Informeren over het kabinetsvoornemen van 5 juli
  - Consulteren over een aantal specifieke onderwerpen uit het kabinetsvoornemen

    - Voorbereiding van de terugmelding van de Minister aan de 2e kamer over de reactie van de omgeving op de geschetste aanpak voor de middellange termijn in de kamerbrief van 5 juli.
- Voorbereidende gesprekken worden gevoerd tussen de Minister en ORS-delegatieleiders.
- De scope van de onderwerpen van gesprek wordt inhoudelijk voorbereid middels nota aan de Minister

Overige participatie
Naast de gesprekken met vertegenwoordigers en delegatieleiders van de Omgevingsraad Schiphol vinden rond de zomer twee inloopbijeenkomsten plaats in de omgeving van Schiphol. Op deze bijeenkomsten worden belanghebbenden nader geïnformeerd over de verschillende onderdelen van het kabinetsvoornemen in de kamerbrief van 5 juli.

De verschillende onderdelen uit de kamerbrief (groei onder strikte voorwaarden, stapsgewijze reductie van de nachtvluchten, uitvoeringsplan hinderreductie, leefbaarheidsfonds) worden door de dossierhouders inhoudelijk uitgewerkt in samenwerking met de betrokken partijen.

To: [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl]
From: [redacted] - DBO
Sent: Tue 7/9/2019 4:19:49 PM
Subject: processtappen ten behoeve van informatiebijeenkomst
Received: Tue 7/9/2019 4:19:51 PM
PROCCESSTAPPEN_SCHIPHOL_DEF.pdf

Beste [redacted]
Bijgevoegde visual willen we gebruiken voor de informatie middag. Er is bewust gekozen voor een indeling in stappen en niet concreet met data daarbij.
Wat mij betreft kunnen we dit zo doen, maar ik wilde graag ook jouw blik, gezien gevoeligheden rond planningen.
Vr. groet,
[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken | Cluster Economie, MT Project Schiphol |
Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag
Gsm: [redacted] @minIenM.nl
- woensdagmiddag afwezig -

Processtappen Schiphol

	Schiphol korte termijn (t/m 2020)	Schiphol middellange termijn (na 2020)	Schiphol lange termijn (t/m 2050) opgenomen in de Luchtvaartnota
	De 500.000 vliegbewegingen van Schiphol in de wet verankeren	Ontwikkelingen Schiphol na 2020	Ontwikkeling luchtvaart in Nederland tot 2050
Belangrijke stappen 2019	• Advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage • Kabinetsbesluit Ontwerp Luchthavenverkeersbesluit • Zienswijzen indienen op Ontwerp Luchthavenverkeersbesluit korte termijn en Milieu-effectrapportage	• Kabinetsvoornemen en start uitwerking Schiphol na 2020 • In gesprek met bewonersgroepen, natuurorganisaties, luchtvaartsector in de omgeving en de luchtvaartsector. Start uitwerking uitvoeringsagenda door Luchthaven Schiphol - Actieplan natuurbescherming - Uitvoeringsplan hinderreductie - Quattro Omgevingsfonds • Informatie van de Zaanstreek over uitwerking Schiphol na 2020	• Kabinetsvoornemen Luchtvaartnota (perspectief) • Kabinetsbesluit Ontwerp Luchtvaartnota • Zienswijzen indienen op Ontwerp Luchtvaartnota en Milieu-effectrapportage • Advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage • Definitieve Luchtvaartnota
Belangrijke stappen 2020	• Definitief Luchthavenverkeersbesluit	• Rapportage onafhankelijke veiligheidsanalyses en Milieu-effectrapportage middellange termijn door Luchthaven Schiphol • Kabinetsbesluit Ontwerp Luchthavenverkeersbesluit middellange termijn • Zienswijzen indienen op Ontwerp Luchthavenverkeersbesluit middellange termijn en Milieu-effectrapportage • Definitief Luchthavenverkeersbesluit middellange termijn	

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

To: 5.1.2e -DBO[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - BSK[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DBO
Sent: Thur 7/11/2019 3:15:08 PM
Subject: Check panelen inloopbijeenkomst Schiphol
Received: Thur 7/11/2019 3:15:10 PM
19#289 IenW Panelen Schiphol-BEELD-v6.pdf
19#289 IenW Panelen Schiphol-BULLETS-v6.pdf
19#289 IenW Panelen Schiphol-LEEG-v6.pdf
20190711 Factheets voor informatiebijeenkomst DGLM OK.docx

Beste 5.1.2e
Hierbij een overzicht van de panelen en de factsheets die gemaakt worden om te plaatsen tijdens de inloopbijeenkomst. Dit is afgestemd met de directeuren.
De panelen worden in productie genomen.
Kun je ermee instemmen?
Moet de M ze ook inzien?
Panelen:
-Hoofdpunten kamerbrief schiphol middellange termijn
-Hoofdpunten kamerbrief luchtvaartnota
-Processtappen schiphol en luchtvaartnota
-Kaart luchthavenindelingsbesluit
-Visual zienswijzenprocedure schiphol
-Wanneer kunt u inspreken op een luchtvaartbesluit?
-3x panelen: heeft u nog vragen? (luchtruimherziening, lelystad en meten/brekenen)
Factsheet:
-Hoofdpunten kamerbrief schiphol middellange termijn
-Hoofdpunten kamerbrief luchtvaartnota
-Waar kunt u met uw vragen en klachten terecht
Met vriendelijke groet,
5.1.2e

[Factsheet of handout 'Ontwikkeling Schiphol']

[invoegen visual processchema]

Ontwikkeling Schiphol

Vanuit Schiphol kunnen reizigers bestemmingen over de hele wereld bereiken. Nederland is mede daardoor een belangrijk internationaal handelsknooppunt en veel bedrijven kiezen ervoor zich in ons land te vestigen. Dat levert banen op, het is goed voor de Nederlandse economie en onze welvaart. Maar luchtvaart brengt ook hinder met zich mee.
Op 5 juli heeft het kabinet zich uitgesproken over de ontwikkeling van Schiphol. Kern van de boodschap is dat het anders moet. Er moet balans zijn tussen de kwaliteit van het netwerk en de kwaliteit van de leefomgeving.

Ontwikkeling Schiphol korte termijn
Op korte termijn vindt er een wijziging plaats van het Luchthavenverkeerbesluit. Daarin wordt het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) verankerd. Voor de periode tot en met 2020 geldt een maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar en 32.000 vliegbewegingen in de nacht. Ook wordt de vierdebaanregel aangescherpt. Momenteel wordt de Milieueffectrapportage (MER) afgerond en beoordeeld. Daarna vindt de formele inspraakprocedure plaats voor het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit en de Milieueffectrapportage.

Middellange termijn
De eerste jaren na 2020 vormen een overgangsperiode. Groei wordt mogelijk, maar alleen onder strikte voorwaarden. Het moet verdiend worden. Een basisvoorwaarde voor groei is dat het veilig kan. Verder is groei alleen toegestaan als de overlast minder wordt. Ook moet de kwaliteit van de leefomgeving worden verbeterd. Ieder jaar zal worden beoordeeld of het aantal ernstig gehinderden omlaag is gegaan en of aan de regels van het stelsel is voldaan. Op basis daarvan wordt besloten of de luchtvaartsector een groeistap heeft verdiend. Hoeveel groei er ieder jaar maximaal verdiend kan worden, wordt de komende periode uitgewerkt.

Minder hinder
Het aantal ernstig gehinderden en de nachtelijke hinder rond Schiphol moeten omlaag. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van stillere en schonere vliegtuigen. Ook wil de minister het aantal nachtvluchten verminderen. Aan Schiphol, de sector en omgevingspartijen is gevraagd om komende periode een *Uitvoeringsplan hinderreductie* op te stellen. Daarin worden concrete voorstellen gedaan om hinder te verminderen. Ook wordt een *Omgevingsfonds* opgezet om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Vanuit dit fonds kan bijvoorbeeld worden geïnvesteerd in betere isolatie van huizen en individuele schrijnende gevallen.

Luchthavenverkeerbesluit middellange termijn
De aanpak voor de middellange termijn wordt uitgewerkt in het Luchthavenverkeerbesluit middellange termijn. Hiervoor worden gesprekken met betrokken partijen gevoerd. Schiphol zal de Milieueffectrapportage opstellen. Vervolgens vindt de formele inspraakprocedure plaats voor het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit middellange termijn en de Milieueffectrapportage.

Lange termijn
Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota. In de Luchtvaartnota maakt het kabinet keuzes voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De ontwikkeling van Schiphol op de lange termijn hoort daarbij.
Meer informatie op www.luchtvaartindetoekomst.nl.

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] HBJZ[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] [redacted] - DGLM[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - HBJZ[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGB[[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] DGWB[[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGMI
Sent: Thur 7/11/2019 3:50:59 PM
Subject: RE: PAS/Stikstof Schiphol
Received: Thur 7/11/2019 3:51:00 PM

Ha [redacted] ik zou nog even terug komen op de vraag of er nog een voortoets nodig is.

- [redacted] (expert natuur/PAS bij RWS) bevestigd dat een voortoets een overbodige procedurestap is om dat al bekend is dat er sprake is van mogelijke stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.
- Dit blijkt evident uit het eindconcept MER, Deel 4d: "Berekeningen met Aerius laten voor toekomstig gebruik een geringe toename zien van maximaal minder dan 1,0 mol additionele depositie in het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied." Dit is met het wegvallen van het PAS nu niet passend beoordeeld.
- [redacted]

Groet, [redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: [redacted] - DGB [redacted]@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 5 juli 2019 13:31
Aan: [redacted] - DGB; [redacted] - HBJZ; [redacted] - BSK; [redacted] [redacted] - DBO; [redacted] - DGB; [redacted] - HBJZ; [redacted] - DGB
Onderwerp: FW: PAS/Stikstof Schiphol
Tijd: donderdag 11 juli 2019 11:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: 12D

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: [redacted] - DGB
Verzonden: donderdag 4 juli 2019 17:33
Aan: [redacted] - DGB; [redacted] - DBO; [redacted] - DGB; [redacted] - HBJZ; [redacted] - DGB
Onderwerp: PAS/Stikstof Schiphol
Tijd: donderdag 11 juli 2019 11:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: 12D

To: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl]
Cc: [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl]
From: [redacted] - DGLM
Sent: Thur 7/11/2019 4:11:33 PM
Subject: RE: Persvraag EenVandaag
Received: Thur 7/11/2019 4:11:34 PM

Hoi [redacted]
De laatste lvb wijziging waarbij dit speelde is van 2008. Toen heeft blijkbaar niemand van provincie of rijk aan de bel van de natuurbeschermingswet getrokken. Maar dus ook niet de commissie mer en ook niet de raad van state...

Waarom niet? Ik zou het niet weten. Misschien dat [redacted] iets uit de Mvt bij dat LVB kan halen?

Groeten
[redacted]

Van: [redacted] - DBO" [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: 11 jul. 2019 16:01
Naar: [redacted] - DGB" [redacted] @minienw.nl>
Cc: [redacted] - HBJZ" [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Persvraag EenVandaag

Hoi [redacted]

Heb jij hier nog een goede oplossing voor? Zie onderstaande reactie van [redacted]

Vr. groet,
[redacted]

Van: [redacted] - DCO [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 11 juli 2019 13:34
Aan: [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DCO [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Allen, vraag 1 graag aanpassing: dit is in beeld afschuiven naar exploitant. Net alsof overheid wegkijkt als exploitanten geen aanvraag doen. Wij of provincie hebben kennelijk in het verleden geen reden gezien om Schiphol hier op te wijzen. Waarom niet? Dat moet in het antwoord staan, oftewel duidelijker benoemen waarom luchtvaart in het verleden niet in beeld was bij de stikstofdepositie.
Graag bij 2 toevoegen 'in het kader van LVB 1, wettelijk verankeren 500 k ' was Schiphol aangemerkt als prioritair project.

Groet [redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - HBJZ < [redacted] @minienw.nl>
Datum: donderdag 11 jul. 2019 12:59 PM
Aan: [redacted] - DCO < [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>
Kopie: [redacted] - BSK < [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - DCO [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - HBJZ < [redacted] @minienw.nl>, [redacted] - HBJZ

5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Tekstvoorstel HBJZ

5.1.2.i jo. 5.2.1

Het vervolgantwoord kan ook meteen in één antwoord gegeven worden.

Graag jullie reactie.

Groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 11 juli 2019 11:00
Aan: 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Ha,

Voor alle duidelijkheid en om misverstanden te voorkomen: vanuit HBJZ kijken we nu maar het antwoord en in hoeverre het moet worden aangepast. We komen zo snel mogelijk bij jullie terug.

Groet,
5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 10 jul. 2019 10:21 PM
Aan: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Vraag in dat geval: waarom niet? Niet nodig in het verleden? En als dat het geval is, waarom was dat dan niet nodig (en nu wel)?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 10 jul. 2019 10:12 PM
Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Hoi,

Los van mogelijke andere juridische punten klopt het dat Schiphol geen vergunning heeft op grond van de natuurbeschermingswet voor het vliegverkeer.
Vriendelijke groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 10 jul. 2019 8:33 PM
Aan: 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Persvraag EenVandaag

Hoi 5.1.2e

Ik kopieer HBJZ even in. Naar mijn mening is het om meerdere redenen essentieel dat zij even meekijken en meeschrijven aan een antwoord.

Groet,
5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 10 jul. 2019 8:01 PM
Aan: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Persvraag EenVandaag

Zie hieronder.
Graag reactie en aanpassen en aanvullen waar mogelijk voor wat betreft de vingerende vergunning.
Ik wil deze het liefste morgenochtend bij M neerleggen dus hoop dat jullie snel kunnen kijken.
Dank! Groet 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e 5.1.2e @minlnv.nl>
Datum: woensdag 10 jul. 2019 7:14 PM
Aan: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e @minlnv.nl>
Onderwerp: Persvraag EenVandaag

Dag 5.1.2e

We hebben een aantal persvragen ontvangen vanuit EenVandaag in het verlengde van het PAS, waaronder de onderstaande vraag. Gezien het (deels) over Schiphol gaat stuur ik onze conceptreactie ook even langs jou. Ben jij/zijn jullie zo ook akkoord?

1. **Nog een nabrander: uit artikel 1.3 van het Besluit Natuurbescherming volgt volgens mij dat het ministerie LNV bevoegd gezag is voor een Nbw-Vergunning van luchthaven Schiphol. Kunnen jullie mij de vigerende vergunning verstrekken, alsmede de vergunningaanvraag?**

5.1.2 i jo. 5.2.1

Groetjes,

5.1.2e

Verstuurd vanaf mijn iPad

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.

To: [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DGM [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DGLM [redacted] @minienw.nl]; DGLM - DLV - MT[[redacted] @frd.shsdir.nl]; [redacted] - CEND-SKI [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl]; [redacted] -CEND-DCO [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - IBI- Fen [redacted] @minienw.nl] [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DP [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted]) - DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DBO [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]; Postbus DGLM / loco- SG [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl]; [redacted] DGMI [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - FMC[[redacted] @minienw.nl]; [redacted] BSK [redacted] @minienw.nl]; Secretariaat Directie Luchtvaart [redacted] @minienw.nl]; [redacted] BSK [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl]

From: [redacted] - DGMI
Sent: Wed 7/17/2019 1:11:18 PM
Subject: Besluitenlijst programmaoverleg 15 juli
Received: Wed 7/17/2019 1:11:23 PM

0. Besluitenlijst Programmaoverleg Luchtvaart 15-07-2019.docx

Ha allen,
Bijgevoegd de besluitenlijst van afgelopen maandag.
[redacted]

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

5.1

Bestuurskern
Afdeling R

Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
M 5.1.2e
5.1.2e minienm.n
l

Datum
8 februari 2018

Bijlage(n)
--

Besluitenlijst

Betreft	Programmaoverleg Luchtvaart
Vergaderdatum	15 juli 2019
Vergadertijd	16.30 – 18.00
Vergaderplaats	Waalzaal
Deelnemers	5.1.2e
Afwezig	5.1.2e

16.30 – 16.45

1. **Opening en mededelingen / actualiteiten**

Actualiteitenprogrammaoverleg van maandag 22 juli tm maandag 15 augustus.

Aanwezigen per week (op basis van vakantie rooster)
Maandag 22 juli: 5.1.2e
Maandag 29 juli: 5.1.2e
Maandag 5 augustus: 5.1.2e
Maandag 12 augustus: 5.1.2e

5.1.2e is de hele periode afwezig.

buiten verzoek

Mededelingen

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau is noodzakelijk. voor LVB 2, doel is om dit tot 2020 in besluitvorming te zien krijgen. Toevoegen aan planning, monitoren. Sturing op risico's is essentieel. Agenderen voor programmaoverleg **(actie** 5.1.2e **/PMO).**

2. **Terug en vooruitblik programma Luchtvaart:**

3. **Participatie zomer 2019 (**nota bijgevoegd, **ter besluitvorming)**
[redacted] *is afwezig, auteur:* [redacted] *sluit aan*

Beslispunt

- Stemt het programmaoverleg in met deze invulling van de overleggen over de ontwikkeling van Schiphol tijdens en na de zomer?

Aandachtpspunten

- Toonzetting moet anders, het gaat om omkering van de bewijslast. Eerst hinder verminderen, dan groeien zonder daarmee extra hinder te creeren.
- Er moet een voorwaardendebat ontstaan, geen groeidebat.
- Van belang om continuïteit te creëren in het voeren van de gesprekken, bredere bemensing en aanwezigheid van [redacted] gevraagd.
- Belangrijk om duidelijk te hebben wie bij het ontwikkelen van de systematiek aan hinderbeperkende maatregelen *in the lead* is.? Regie ligt bij ministerie maar inrichting van de systematiek ligt bij sector/Schiphol.
- Tijdig in agenda van de minister opnemen.
- Denk na over variant omgevingswet, dagen waarop partijen kunnen intekenen en langs komen.
- Dit agendapunt komt wekelijks terug in het actualiteitenoverleg in de zomer.

4. **Stand van zaken PAS**
Nota aan M wordt opgesteld, strategie geformuleerd:

- Prioriteit geven aan LVB1 (& 2) (voorstel is om voortoets te doen voor lvb1 en lvb2, juridisch uitzoeken of voor lvb1 ook een passende beoordeling nodig is nav een voortoets, zo nel mogelijk een opdracht voor beide beoordelingen in één keer) en [redacted]
- Lange termijn: strategie voor heel LV.
- Strategienota Luchtvaart PAS volgt woensdag, van belang/afgesproken dat [redacted] die nota dan ziet zodat er woensdag een knoop doorgehakt kan worden **(actie** [redacted]
- Afweging: Hoe gaan we om met rol van IenW bij zaken als uitvoeren passende beoordeling, NRD, MER etc? Toevoegen aan hoofdstuk Governance in luchtvaartnota **(actie** [redacted]

5. **Overige zaken** (**ter kennisname,** stukken bijgevoegd)

   1) **Dashboard per 8 juli 2019**

   2) **Voorraadagenda Programmaoverleg Luchtvaart**

   3) **Voorraadagenda staf DGLM met minister**

6. **Rondvraag en sluiting**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

buiten verzoek

4. Uitwerking 50/50 regels

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

4. Uitwerking 50/50 regel

Stand van zaken uitvoering actiepunt

- Begin 2019 is duidelijk geworden dat de partijen in het ORS niet in staat zijn gebleken om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen over *'een toekomstbestendig NNHS'* (incl. invulling van de 50/50);
- Daarom heeft het kabinet invulling gegeven aan een nieuw perspectief voor de luchtvaart in 3 fases, waarbij (volgens strikte interpretatie) de 50-50 benadering is losgelaten;
- Voor de korte termijn heeft Schiphol inmiddels bij het bevoegd gezag (DGMI) het ontwerp-MER voor Schiphol met 500.000 vliegtuigbewegingen opgeleverd;
- Voor de middellange termijn (na 2020) zal een notitie reikwijdte- en detailniveau worden opgesteld, waarna vervolgens Schiphol in het MER de milieueffecten inzichtelijk zal maken.
- Een stapsgewijze reductie van het aantal ernstig gehinderden maakt onderdeel uit van het besluit voor de middellange termijn.
- Met deze aanpak komt het totale aantal ernstig gehinderden (al vanaf 2020) onder het aantal ernstig gehinderden uit volgens de 'strengste' interpretatie van de 50-50 regeling.
- De derde fase betreft de luchtvaartnota.

Lopen we op schema?

- Nee (voor de korte termijn).

Zo nee, wat zijn de obstakels en hoe gaan we deze overwinnen?

- De recente uitspraak over de PAS zorgt voor vertraging van het besluit om op korte termijn het NNHS en de huidige regels van het stelstel vast te leggen. Er wordt gewerkt aan een handelingsperspectief;
- Voor de middellange termijn geldt dat de onderzoeken t.a.v. stikstof meelopen in de nog te starten milieuonderzoeken.

537051 0041

5. Meer gebruik van biokerosine realiseren

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGB
Sent: Wed 8/21/2019 11:04:53 AM
Subject: Geannoteerde agenda Staf DGLM
Received: Wed 8/21/2019 11:04:57 AM

0. Geannoteerde agenda Staf DGLM + M - 22 augustus 2019.DOCX
0.a.1. - bijlage bij annotatie - agendapunt 3 - Presentatie Havennota.pptx
0.b.1 - bijlage bij annotatie - agendapunt 4.b..docx
0.c.1. - bijlage bij annotatie - PAS - Routeplan stikstof Luchtvaart.pptx
0.d.1. - bijlage bij annotatie - LRH slide.pptx
0.d.2. - bijlage bij annotatie - Voortgang Lelystad.pptx

Ha 5.1.2e
Bijgaand de geannoteerde agenda voor de Staf DGLM van morgen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e DGLM
.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
.....
M 5.1.2e
E 5.1.2e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ienw

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Contactpersoon
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum
15 augustus 2019

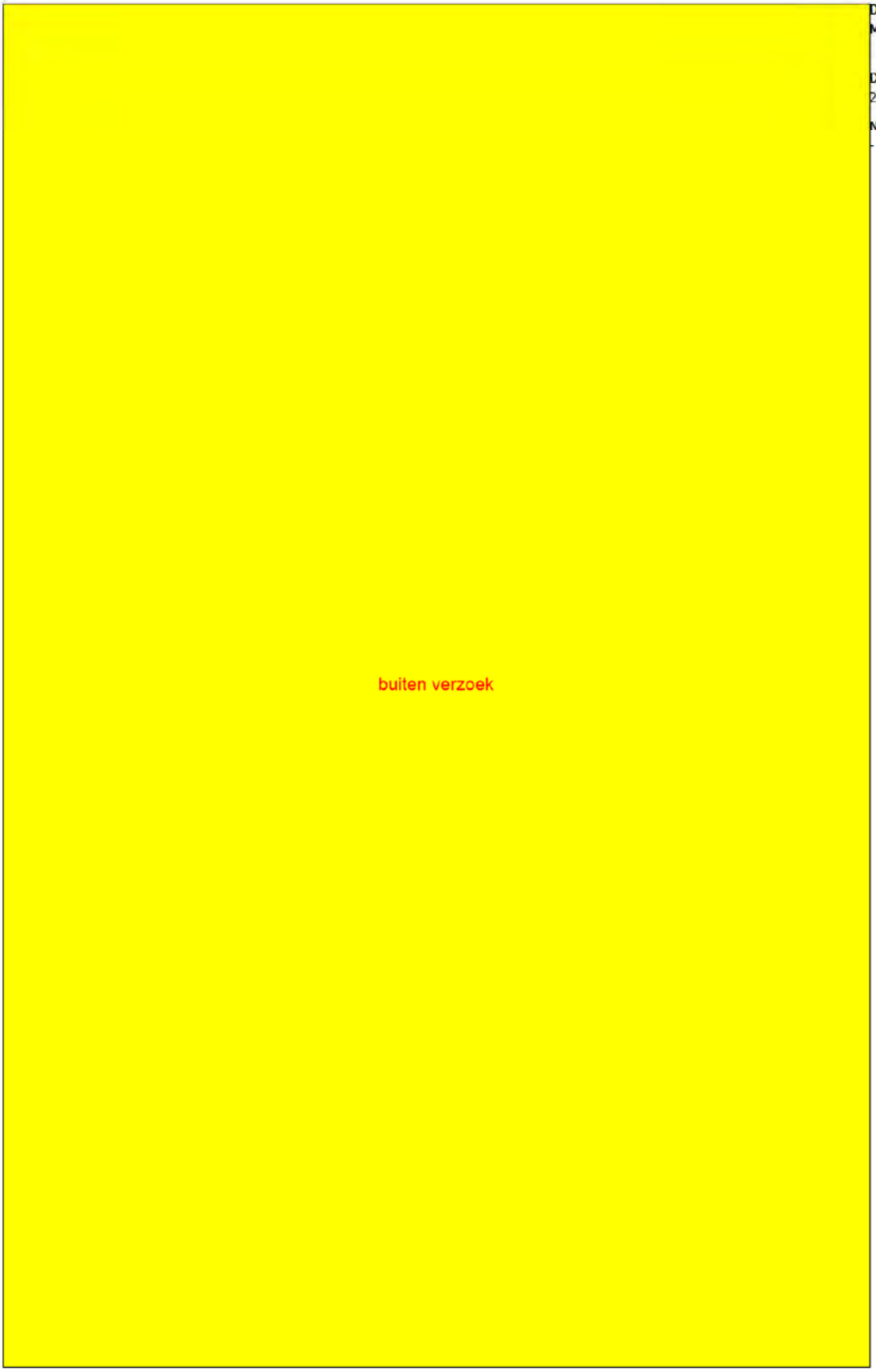
Bijlage(n)

agenda

Betreft	Stafoverleg minister met DGLM
Vergaderdatum	22 augustus 2019
Vergadertijd	14:30 – 15:45
Vergaderplaats	Maaszaal
Deelnemers	Minister, 5.1.2.e, [redacted]
Kopie aan	

14.30 – 15.15 **Deel 1 - Staf DGLM**

buiten verzoek



DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Datum
20 augustus 2019

Nummer
-

bulten verzoek

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Datum
20 augustus 2019

Nummer
-

buiten verzoek

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Datum
20 augustus 2019

Nummer
-

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

Bespreekpunten Schiphol

NRD LVB 2: ontwikkeling Schiphol eerste jaren na 2020.
Voor de zomer heeft u besloten om voor de tweede wijziging van het LVB (tbv het besluit over de verdere ontwikkeling van Schiphol na 2020) de MER-procedure te starten met het opstellen van een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Hiermee wordt er duidelijkheid aan de voorkant gecreëerd en wordt er tijdig inspraak georganiseerd op het besluit over de toekomst van Schiphol op de middellange termijn.

Er was echter onduidelijkheid over de mogelijkheden om de uitvoering van de NRD en het MER bij verschillenden partijen te beleggen (zijnde Schiphol en DGLM). Om hier duidelijkheid over te krijgen heeft HBJZ een notitie opgesteld (zie

bijgevoegd). Naar aanleiding van deze notitie valt te concluderen dat er voor de uitvoering van het NRD nog 2 varianten over zijn:

Bij de varianten wordt ervan uit gegaan dat Schiphol steeds de partij is die het MER opstelt. Immers Schiphol heeft t.a.v. het onderzoek naar de milieueffecten zoveel voorwerk gedaan dat een nieuw MER voor de eerste jaren na 2020 op relatief korte termijn kan worden opgesteld.

Variant 1: Opstellen NRD door IenW (DGLM) en MER door Schiphol
Bij deze variant zal IenW (DGLM) verantwoordelijk zijn voor het opstellen van het NRD waarna vervolgens Schiphol het MER zal opstellen. Echter, Schiphol zal altijd degene zijn die de NRD indient bij het bevoegd gezag aangezien zij de initiatiefnemer zijn van het MER.

Voordeel: IenW heeft bij deze variant zelf de verantwoordelijkheid voor de organisatie van goede inspraak aan de start van het proces om te komen tot het LVB 2. Daarbij kunnen ook de uitkomsten van de gesprekken met de betrokken partijen (delegaties ORS) en de inloopavonden worden gebruik als input voor het opstellen van het NRD.

Nadeel: Schiphol dient volgens de wet Milieubeheer alle stukken t.a.v. het MER bij het bevoegd gezag (DGMI) in. Dit betekent dat Schiphol ook het NRD moet indienen bij DGMI. Hiermee moet DGLM met de NRD feitelijk langs Schiphol om een akkoord te krijgen voor het indienen van de NRD bij DGMI. Nadeel hiervan is dat dit voor de buitenwereld moeilijk te volgen is en er alsnog vragen kunnen ontstaan over de onafhankelijkheid waarmee de NRD is gemaakt.

Variant 2: Bepalen kaders voor het NRD door IenW, opstellen NRD en MER door Schiphol
Voordeel: IenW kan bij deze variant zelf de kaders bepalen die belangrijk zijn voor het NRD en deze bij Schiphol aanleveren. Deze route is gebruikelijk aangezien Schiphol de initiatiefnemer is.

Nadeel: Doordat IenW niet direct verantwoordelijk is voor het NRD is het minder goed mogelijk om de uitkomsten van de gesprekken met de betrokken partijen (delegaties ORS) en de inloopavonden te gebruiken als input voor het NRD. Overwogen kan worden om de participatie anders vorm te geven door de organisatie van inloopavonden etc. Overigens is DGMI (en niet Schiphol) in haar rol als bevoegd gezag verantwoordelijk voor het zienswijzenproces op het NRD.

Geadviseerd besluit:
U wordt geadviseerd om te kiezen voor variant 2, zodat er geen onduidelijkheid bestaat tussen de rollen van DGLM en Schiphol in het proces om te komen tot een NRD.

Gevolgen uitspraak RvS over de PAS voor LVB 1 en 2
Naar aanleiding van de uitspraak van de RvS over de programmatische aanpak stikstof (PAS) was er ten aanzien van het proces om te komen tot LVB 1 en 2 onduidelijkheid over de uitvoerende partij voor het noodzakelijk te doorlopen passende beoordelingstraject in het kader van de natuurvergunning. Dit kwam doordat onduidelijke was of een LVB zich (ihkv de natuurwetgeving) kon betitelen

als een 'plan' of een 'project' elk met verschillende regimes. Hierover is advies gevraagd aan de Landsadvocaat en HBJZ heeft een notitie gemaakt (door middel van een separate presentatie wordt u hierover geïnformeerd).

Uit deze notitie is duidelijk geworden dat het, mede gezien recente uitspraken van het Europese Hof van justitie, niet uitmaakt wie de passende beoordeling uitvoert, zolang het maar wordt uitgevoerd! Dit zorgt er in ieder geval voor dat voor wat betreft het LVB 1 (mede vanwege pragmatische redenen, immers Schiphol heeft al diverse milieuonderzoeken gedaan) het logisch lijkt om Schiphol op korte termijn te vragen de eerste stappen om te komen tot een passende beoordeling te doorlopen. In deze eerste stappen van de passende beoordeling wordt gekeken naar de effecten van Schiphol op gebieden die gevoelig zijn voor stikstofuitstoot, wordt bepaald wat de eventuele compensatieopgave is en er wordt gekeken naar de haalbaarheid van deze compensatie. Deze inzichten zijn noodzakelijk voordat het geheel aan milieuonderzoeken aan de Commissie voor de m.e.r. kan worden aangeboden ter advisering.

Vervolgens zal de toetsing van de compensatie van de stikstofuitstoot en de bijbehorende gang naar Brussel (ten behoeve van de zogenaamde ADC-toets) door IenW worden uitgevoerd. De komende periode wordt er een nadere afweging gemaakt of het totaal van de passende beoordeling betrokken kan worden bij de natuurvergunning of bij de natuurvergunning en het LVB 1, aangezien dit uitmaakt voor het tijdstip van afronding van het totaal van de passende beoordelingsprocedure (inclusief ADC-toets), ook hierover wordt u nog geïnformeerd.

Geadviseerd besluit:
U wordt geadviseerd in te stemmen met het geven van de opdracht aan Schiphol om de eerste stappen van het passende beoordelingstraject te doorlopen.

buiten verzoek

Stand van zaken MER (LVB1)
Op dit moment is DGMI bezig met het uitvoeren van de voortoets op het milieueffectrapport onderliggend aan het LVB 1, die wordt uitgevoerd voordat het MER naar de Commissie voor de m.e.r. wordt gestuurd ter advisering. In het voortoetsoverleg tussen DGMI, LNV (als wettelijk adviseur) en Schiphol is afgesproken dat de verdere toetsing op de thema's luchtkwaliteit en natuur

tijdelijk on-hold staat totdat een projectspecifieke individuele passende beoordeling is uitgevoerd (zie hierboven). De opmerkingen die de experts vanuit DGMI hadden op de rapporten ten aanzien van externe veiligheid en geluid heeft Schiphol verwerkt en worden binnenkort met DGMI besproken.

Stikstof in de Luchtvaart

Routeplan Luchtvaart n.a.v. uitspraak Raad van State

Inhoudsopgave:

buiten verzoek

- Schiphol

buiten verzoek

Actualiteit

Eerder:

- Duiding van de uitspraak en mogelijke gevolgen voor de IenW projecten. (nota HBJZ en DGMO)

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

Consequenties Schiphol

- Passende beoordeling van de effecten van 500.000 vliegtuigbewegingen t.o.v referentiesituatie 2004 is noodzakelijk voor vaststellen luchthavenverkeersbesluit 1 (LVB1) / vergunningaanvraag ihkv Wet natuurbescherming door exploitant.
- Ecologische beoordeling bepaalt of ADC toets doorlopen moet worden en daarmee doorlooptijd vaststellen LVB 1.
- In tussenliggende periode blijft anticiperende handhaving noodzakelijk en is operatie op Schiphol vatbaar voor een handhavingsverzoek.

buiten verzoek

buiten verzoek

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DCO
Sent: Tue 9/3/2019 6:50:25 PM
Subject: RE: Eenvandaag - Schiphol SPOED
Received: Tue 9/3/2019 6:50:26 PM

Hoi antwoord ligt voor akkoord bij M. Die in Duitsland is en op zijn vroegst vanavond kan kijken. Probleem is dat er info in zit die nog niet aan de Kamer is gemeld. We willen dus het liefste antwoord gelijktijdig laten uitgaan met de verzamelbrief.
Groet 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 03 sep. 2019 7:18 PM
Aan: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Eenvandaag - Schiphol SPOED

Ha 5.1.2e
5.1.2e belde mij net met een vraag over waarom er geen contact mag worden gelegd met 1 vandaag over onderstaande vraag. Volgens LNV hadden wij daar om verzocht. Ik begrijp echter uit onderstaande mail dat we juist wel richting 1 vandaag al helderheid geven.

Kun je svp even ophelderen wat nu de lijn is en waarom?

Vriendelijke groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 03 sep. 2019 3:28 PM
Aan: 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Eenvandaag - Schiphol SPOED

Wat mij betreft ook prima!

Van: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 3 september 2019 15:27
Aan: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - BSK < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Eenvandaag - Schiphol SPOED

Ha 5.1.2e
We – 5.1.2e en ik – hebben het zojuist bekeken.
Het is wat ons betreft prima.
Groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 3 september 2019 15:02
Aan: 5.1.2e - BSK < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e) - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Eenvandaag - Schiphol SPOED
Urgentie: Hoog

Dag 5.1.2e

LNV wil vandaag het liefste antwoord geven op onderstaande vraag van EenVandaag die vanwege de vakantie heel lang is blijven liggen. Onderstaand het uiteindelijke voorstel dat ik bij LNV wil neerleggen maar dat eerst akkoord van M nodig heeft. LNV geeft aan dat het antwoord vandaag uit moet omdat het besluit op de WOB van de MOB per abuis al is uitgegaan. Volgens het departement kan MOB (en daarmee ook de journalist) op basis van de WOB (bijgaand toegevoegd) concluderen dat er geen vingerende natuurvergunning is voor Schiphol. De timing van LNV is een probleem omdat de Kamer pas in de verzamelbrief later deze week wordt geïnformeerd over de svz PAS/Schiphol. 5.1.2e en ik kijken hier nog naar.

Ik hoor graag per ommegaande of onderstaande reactie voor jullie goed is. Ik wil de reactie graag om voor 15.30 uur aanb M voorleggen.
Dank! Groet 5.1.2e

5.1.2.i jo. 5.2.1

To: [redacted] -DBO [redacted] @minienw.nl]
From: [redacted]
Sent: Tue 9/3/2019 8:53:00 PM
Subject: Fwd: Reactie [redacted]
Received: Tue 9/3/2019 8:53:04 PM

Zie bijgaand. Je herkent je hier zo ook in?

Gr [redacted]

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [redacted] @minlnv.nl>
Datum: 3 september 2019 om 21:38:45 CEST
Aan: [redacted] @minienm.nl" [redacted] @minienm.nl> [redacted] @minienm.nl>
Kopie: [redacted] @minlnv.nl>, [redacted] @minlnv.nl>
Onderwerp: Reactie [redacted]

Hallo,

[redacted] heeft met [redacted] gesproken en daar is het volgende uitgekomen:
Gezien 't feit dat gister het Wob-besluit MOB eruit is gegaan en dus naar verwachting al morgen bij EenVandaag ligt heeft het geen zin om er omheen te draaien en kan de reactie vanuit LNV zo snel als nodig gedeeld worden met EenVandaag.

Ten aanzien van die reactie ministerie van LNV:
Bij de totstandkoming van het PAS werd er gekeken naar de stikstofuitstoot- en depositie van toekomstige projecten en de hiervoor vereiste ontwikkelruimte. De reeds bestaande stikstofuitstoot van Schiphol, het bestaande gebruik, was dan ook binnen de specifieke PAS-systematiek meegenomen in de gehele achtergronddepositie van al bestaande (economische) activiteiten in Nederland.
Ook was voor een voorgenomen uitbreiding/wijziging van Schiphol binnen het PAS depositieruimte gereserveerd als zijnde een prioritair project.

Wij verwijzen door naar I&W danwel Schiphol voor de onderstaande toevoeging in de woordvoering, dat kan niet uit naam van minister LNV:
- De luchthaven was op basis van de PAS-systematiek voornemens een melding in te dienen in het kader van de MER van het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol, waarmee de 500.000 vliegtuigbewegingen en het nieuwe Normen- en handhavingsstelsel worden vastgelegd.
- Nu de PAS-systematiek is komen te vervallen wordt projectspecifiek onderzoek uitgevoerd, waarbij ook de stikstofdepositie worden betrokken.

[redacted] zag geen bezwaar hierin omdat ook jullie brief donderdag uitkomt.

Groet, [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPad

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.

To: DBO-min[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e
DBO[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e BSK 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e -
DBO 5.1.2e @minienw.nl]; Benschop, Dick[5.1.2e @schiphol.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Tue 9/10/2019 3:35:13 PM
Subject: Reactie Schiphol op kabinetsbesluit ontwikkeling Schiphol na 2020 [digitale kopie]
Received: Tue 9/10/2019 3:35:27 PM
DB.2019.018 Min C. van Nieuwenhuizen - Vervolg kabinetsbesluit ontwikkeling Schiphol na 2020.pdf

Geachte 5.1.2e
Namens de heer Dick Benschop bied ik u bij dezen een digitale kopie aan van de brief met onze reactie op het kabinetsbesluit over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Zou u deze aan de minister kunnen doen toekomen?
Het origineel is per post verzonden.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl

Schiphol Group

Follow us on: FacebookTwitterLinkedinYoutubeInstagram

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.

Schiphol Group

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Vervolg kabinetsbesluit ontwikkeling Schiphol na 2020

Dick Benschop
President & CEO
5:1.2.e

10 september 2019
DB.2019.018

Excellentie,

Op 5 juli 2019 informeerde u de Tweede Kamer over de ontwikkeling van Schiphol en de hoofdlijnen van de luchtvaartnota. U wilt zich daarbij inspannen voor een nieuwe balans tussen de kwaliteit van leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk.

U onderscheidt in uw aanpak drie fasen:

1. Korte termijn: verankeren van de regels;
2. Middellange termijn: groei verdienen door aantoonbare hinderbeperking met aanvullende maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
3. Lange termijn: de Luchtvaartnota geeft richting met een nieuw perspectief.

Via deze brief reageer ik graag op uw voornemens voor de korte termijn. Daarnaast ga ik nader in op uw voorstel voor de middellange termijn (overgangsfase) en de verzoeken die u daarvoor bij Schiphol heeft neergelegd.

Korte termijn: verankeren van de regels
In uw brief geeft u aan dat u voor de periode tot en met 2020 kiest voor zorgvuldig juridisch verankeren en strikt handhaven van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol, inclusief jaarlijks maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht. Daarnaast verankert u de aangescherpte vierde baanregel zoals opgenomen in het verslag van de voorzitter van de ORS d.d. 30 januari 2019. Deze aanpak steun ik. Het verankeren van de regels in een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) geeft duidelijkheid en zekerheid voor zowel omwonenden als de luchtvaartsector.

Middellange termijn: overgangsperiode
In uw brief schetst u dat de groei van het aantal vliegtuigbewegingen gedurende een overgangsperiode jaarlijks zal moeten worden verdiend door het aantoonbaar

Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

verminderen van het aantal ernstig gehinderden. Schiphol ondersteunt deze lijn. Evident is daarbij dat veiligheid op één staat.

Schiphol is zich terdege bewust dat een nieuwe balans moet worden gezocht. Eerder pleitte ik namens de luchtvaartsector al voor een veilige, gematigde en gecontroleerde ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen. Deze ontwikkeling biedt enerzijds ruimte voor het behoud van het voor Nederland belangrijke netwerk van verbindingen en anderzijds een afname van de hinder. Het is hierbij van belang dat de luchtvaartsector op korte termijn perspectief krijgt om per 1 november 2020 zich op Schiphol gematigd verder te ontwikkelen en op een zo spoedig mogelijke openstelling van Lelystad Airport. Verdere vertraging leidt tot schade aan het netwerk, investeringsonzekerheid voor de betrokken bedrijven en een verslechtering van de concurrentiepositie van Schiphol en Nederland.

In aanvulling op het door u voorgestelde systeem van groei onder voorwaarden heeft u Schiphol verzocht om drie plannen aan u te presenteren:

- een actieplan reductie ultrafijn stof
- een uitvoeringsplan hinderreductie
- een voorstel voor een nieuw omgevingsfonds

Consultatie
Schiphol is, in samenwerking met diverse stakeholders, reeds gestart met het uitwerken van bovenstaande verzoeken. Daarbij hechten wij, net als u, aan breed draagvlak voor deze plannen. Schiphol start daarom nog dit najaar met een consultatieronde voor de genoemde drie plannen. We bouwen hierbij op de ervaringen en kennis uit het verleden en de vele gesprekken die wij in de afgelopen tijd hebben gevoerd met omwonenden, bestuurders en belangenorganisaties. Per plan passen we een combinatie van nieuwe vormen en middelen van participatie toe om uiteindelijk tot gedragen en uitvoerbare plannen te komen. Centraal staat daarbij de vraag of het voorgestelde plan een goede weergave is van de diverse suggesties en of, binnen de mogelijkheden die daartoe zijn, de prioritering de juiste is.

Het Regioforum van de ORS wordt op gezette tijden betrokken bij de voortgang en resultaten van deze consultaties. Uw ministerie wordt nadrukkelijk gevraagd actief mee te denken en doen in onderstaande trajecten die uiteindelijk een deel van de basis vormen voor een door u te nemen nieuw Luchthavenverkeersbesluit.

Actieplan reductie ultrafijn stof
In 2021 worden de eindresultaten van het RIVM-onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof verwacht. Schiphol ondersteunt dit onderzoek. Uit de tussentijdse resultaten van dit onderzoek blijkt dat kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof gezondheidseffecten kan hebben. Het is echter niet duidelijk wat de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof zijn.

Vooruitlopend op de eindresultaten van het onderzoek presenteert Schiphol nog dit jaar een actieplan reductie ultrafijn stof. In dit plan wordt in ieder geval een onderzoek opgenomen naar de wijze waarop ultrafijn stof op de luchthaven gemeten kan worden. Wij zijn voornemens dit plan te bespreken en af te stemmen met inhoudelijke experts, zoals RIVM en GGD. Daarnaast worden o.a. vertegenwoordigers van werknemers, werknemersorganisaties en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland om input gevraagd.

Uitvoeringsplan hinderreductie
In het uitvoeringsplan hinderreductie vraagt u ons om een beoordeling van de concrete voorstellen die door lokale bestuurders, omwonenden en andere betrokkenen zijn gedaan. Schiphol heeft, in samenwerking met de sectorpartijen, een eerste concept met een reeks aan maatregelen opgesteld. Nadrukkelijk worden hierin ook opgenomen de diverse suggesties uit het verslag van de voorzitter van de ORS d.d. 30 januari 2019, de top-20 klachten bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en de resultaten van diverse gesprekken die wij in de afgelopen maanden hebben gevoerd met bewoners en bestuurders in de regio Schiphol.

Lokale, regionale bestuurders en omwonenden worden tijdig betrokken bij het uitvoeringsplan, inclusief een duiding van de haalbaarheid, planning en de te verwachten effecten op veiligheid, netwerkkwaliteit en leefomgeving.

Voorstel omgevingsfonds
Schiphol werkt op dit moment een voorstel uit voor een Omgevingsfonds. Daarbij wordt de inbreng meegewogen van de diverse gesprekken die wij in de afgelopen maanden hebben gevoerd met bewoners en bestuurders in de regio Schiphol. Ook de ervaringen met de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) helpen hierbij.

Met het fonds wil Schiphol, samen met overheidspartners, investeren in het versterken van de regio. Dat kan bijvoorbeeld door een integrale gebiedsontwikkeling, de aanpak van grondgeluid, innovatief bouwen, groenvoorzieningen en andere gebiedsgerichte projecten.

In nauw overleg met uw ministerie, lokale en regionale overheden willen wij het voorstel nader uitwerken, met name op het gebied van scope, integraliteit, werkingsgebied, financiering en governance. Het pakket wordt daarna tegelijkertijd met het uitvoeringsplan hinderreductie ter consultatie voorgelegd aan stakeholders.

Overige trajecten
Schiphol wil vooroplopen op het gebied van duurzaamheid. Het is van groot belang dat de sector stappen zet om de luchtvaart verder te verduurzamen. Daarom blijven we, samen met alle partners, actief werken aan de uitvoering van het Actieplan Slim en Duurzaam en het klimaatakkoord Duurzame Luchtvaart. Het is van groot belang dat de sector stappen zet om de luchtvaart verder te verduurzamen. Daarnaast presenteert Schiphol in samenwerking met uw ministerie, KLM, ProRail en NS nog dit jaar een plan van aanpak voor een betere integratie van spoor en luchtvaart.

Ik ben ervan overtuigd dat deze plannen en deze aanpak positief bijdragen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 en hiermee een goed en evenwichtig perspectief voor de regio rond Schiphol, de Nederlandse luchtvaart en alle betrokkenen wordt geboden.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

5.1.2e

Dick Benschop
President & CEO

To: 5.1.2e -DBO 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - BSK[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Fri 9/13/2019 1:20:25 PM
Subject: IG DG 17 september
Received: Fri 9/13/2019 1:20:38 PM
0. Achterzak agenda IG-DG overleg 17 september.DOCX
0. Agenda IG-DG overleg 17 september.DOCX

5.1.2e wil jij deze printen voor ter behandeling van dit weekend en dan daarna in de dagmap van dinsdag stoppen.
Ha 5.1.2e
Bijgevoegd de agenda en annotatie voor het IG DG overleg van dinsdag 17 september, buiten verzoek

buiten verzoek

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
M 5.1.2e
E 5.1.2e @minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/ienm

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchtvaartveiligheid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e minienw.nl

Datum
6 mei 2019

agenda

Betreft	IG/DG overleg ILT-DGLM
Vergaderdatum	17 september 2019
Vergadertijd	11.00 – 11.45
Vergaderplaats	Bestuursplein, kamer van 5.1.2e
Deelnemers	5.1.2e

1. Opening/mededelingen

buiten verzoek

buiten verzoek

4. 4e baanregel

Met de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingsstelstel (NNHS) en 500.000 vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) wordt er een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven. Belangrijkste inhoudelijke discussiepunt hierbij is de 4e baanregel. In het LVB zullen de normen voor het 4e baan gebruik (gemiddeld 40 bewegingen en maximaal 80 bewegingen per dag) worden vastgelegd.
Tijdens het gesprek met de minister over ontwikkeling Schiphol (12-09) is uitgesproken dat de ILT in staat moet worden gesteld snel en doeltreffend op te treden bij overtreding van de vierde baanregel; het liefst voorzien van real-time informatie over het gebruik van de vierde baan en met voldoende juridische mogelijkheden.

Beslis-/bespreekpunt:

- Bevestigen dat prioriteit wordt gegeven aan de ontwikkeling van de juiste instrumenten.
- Gezamenlijk gesprek tussen ILT en DGLM dat al is gestart wordt voortgezet.

5. Sluiting

To: 5.1.2e - BSK[5.1.2e s@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Mon 6/27/2022 6:43:37 PM
Subject: FW: uit overleggen vandaag
Received: Mon 6/27/2022 6:43:38 PM

Van: 5.1.2e - DGLM
Verzonden: maandag 27 juni 2022 19:43
Aan: 5.1.2e DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - FIB-IWA 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: uit overleggen vandaag

Collega,s
Vandaag een dag vol gesprekken en daaruit ook veel aandachtspunten en actiepunten. Zal morgen eea wel toelichten ook in stuurgroep maar alvast een overzicht zoals ik dat heb. Collega,s vul aub aan als ik dingen mis

buiten verzoek

Schiphol
- -Aandacht voor communicatie tav laagvliegroute ontwerpvergunning die al eerder is vastgesteld en NNHS.
- -Graag nu vast gaan klikken hoe we airlines en schiphol op welke onderdelen gaan betrekken.
- -LVB 2 met perspectief. Moet nu in gang gezet worden, ook voor perspectief sector. Heeft Minister toegezegd om dit voortvarend op te pakken 5.1
- -Ook pleidooi voor omgevingsfonds
- -Geld stikstof?
- -Slots teruggave communicatie

Airlines gesprekken afgezegd. Zijn stukken aan het doornemen
Morgen even verder bespreken

5.1.2e
5.1.2e
Secretariaat 5.1.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 209012500 EX Den Haag
Als ik mail verzend buiten kantooruren dan verwacht ik daar niet gelijk een antwoord op

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Mon 7/4/2022 5:54:08 PM
Received: Mon 7/4/2022 5:54:09 PM
Annotatie DG overleg 5 juli 2022.docx

Bijgaand aantekeningen/annotatie voor het gesprek van morgenochtend. Gaat om eerste analyse/beeld want iedereen was nog wel erg aan het zoeken wat er precies speelt. Voor vervolg lijkt het 't belangrijkste om er zsm achter te komen wat de intenties van SPL zijn geweest met de brief die ze hebben gestuurd aan bevoegd gezag.

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Annotatie DG-overleg aanvraag natuurvergunning Schiphol 5 juli 2022

Achtergrond.

- Schiphol heeft op 1 oktober 2020 een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Daartoe heeft Schiphol een passende beoordeling ingediend.
- Op 15 februari 2021 heeft het bevoegd gezag (het ministerie van LNV) een Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol bekend gemaakt.
- Op 21 februari 2022 is Schiphol verzocht de ingediende passende beoordeling aan te vullen.
- De gevraagd aanvulling is op 30 juni 2022 ingediend.
- De minister van LNV beoordeelt de gevraagde aanvulling op de vergunningaanvraag en de aanvulling op de passende beoordeling.
- Op 24 juni is Schiphol door de minister van IenW aan Schiphol verzocht om bij de aanvraag van een natuurvergunning en de door het bevoegd gezag gevraagde aanvulling op de vergunningaanvraag rekening te houden met de consequenties van het kabinetsbesluit over de capaciteitsbeperking van Schiphol.
- Op 24 juni jl. zijn met de beantwoording van schriftelijke vragen van de Tweede Kamer de nadere uitgangspunten bekend gemaakt op basis waarvan aan Schiphol op 21 februari jl is verzocht de aanvraag om een natuurvergunning aan te vullen.

Stand van zaken

- Schiphol heeft tijdens vooroverleg met DGMI/LNV en met DGLM in presentaties gedeeld dat het twee scenario's heeft onderzocht voor berekening van de referentiesituatie teneinde aan het verzoek van 21 februari te voldoen en een aanvulling op de vergunningaanvraag aan te kunnen leveren.
- Het ene scenario wordt door Schiphol genoemd: Interpretatie advies Commissie voor de m.e.r. Het andere scenario voldoet geheel aan de nadere uitgangspunten zoals die door het bevoegd gezag (LNV-DGMI) zijn geformuleerd.
- Tijdens vooroverleg met het bevoegd gezag is Schiphol door het bevoegd gezag te verstaan gegeven dat het bevoegd gezag in elk geval de informatie wil ontvangen conform de geformuleerde uitgangspunten uit de brief van 21 februari 2020. Het bevoegd gezag ging dus niet akkoord met het eigen scenario van Schiphol op grond van een interpretatie van het advies Commissie voor de m.e.r.
- Op 30 juni heeft Schiphol voldaan aan het verzoek van 21 februari door aanvullende informatie aan het bevoegd gezag aan te leveren.
- Schiphol heeft in de aangeleverde informatie niet voldaan aan het verzoek van het bevoegd gezag. Evenmin heeft Schiphol voldaan aan het verzoek van de minister van IenW om rekening te houden met het kabinetsbesluit van 24 juni 2022. Daarnaast begrijpen wij dat er vragen te stellen zijn bij de wijze waarop met verkeersaantrekkende werking is omgegaan.

Ontstane situatie

Mogelijke reactie van bevoegd gezag op aangeleverde informatie

- De door Schiphol gekozen benadering leidt ertoe dat het bevoegd gezag nu moet bepalen hoe het zal reageren op de ontvangen informatie.
- Door expliciet contrair te gaan aan het advies van het bevoegd gezag, is onvrede ontstaan en dient het bevoegd gezag te bepalen of het de informatie accepteert, nadere informatie of toelicht verzoekt, verzoekt om de gevraagde informatie alsnog aan te leveren, of de informatie als ontoereikend afwijst met als uiterste consequentie dat de vergunningaanvraag niet ontvankelijk wordt verklaard c.q. wordt afgewezen. Niet ondenkbaar is dat overgegaan wordt tot handhaving.
- DGLM heeft hierin uitdrukkelijk geen bevoegdheid. In rol van bevoegd gezag voor het Ivb en gelet op de politieke verantwoordelijkheid van minister voor het hoofdlijnenbesluit heeft dglm uiteraard wel een stevig belang.
- Op het eerste gezicht kan Inv pas nadat het bevoegd gezag tot een beslissing is gekomen over de ontvangen aanvulling op de vergunningaanvraag vervolgstappen zetten.

Relatie met handhavingsverzoek

- Als de vergunningaanvraag wordt afgewezen, komt het lopende handhavingsverzoek dat op 12 mei 2022 is ingediend bij de minister van LNV en momenteel wordt behandeld, in een ander daglicht te staan.
- LNV was voornemens een afwijzing van het handhavingsverzoek voor te bereiden, middels de uitgebreide voorbereidingsprocedure (met eerst ontwerpbesluit en zienswijzen) zodat een definitief besluit te verwachten is medio november 2022.
- Indien evenwel de vergunningaanvraag niet ontvankelijk wordt verklaard of wordt afgewezen, is het denkbaar dat LNV anders zal beslissen op het handhavingsverzoek.
- Het is dus eerst zaak om duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijke vervolstappen door het bevoegd gezag op de aangeleverde informatie. Pas daarna komen vervolgvragen aan de orde, waaronder vragen over handhaving.

Bestuurlijk gesprek met Schiphol

- Het is overigens niet ondenkbaar te overwegen om de minister van IenW, dan wel de ministers van IenW en NenS gezamenlijk voor te stelle aan Schiphol dringend te verzoeken om zich aan het op 21 februari 2022 gedane verzoek te conformeren en daarvoor in elk geval ook het scenario aan te leveren dat door het bevoegd gezag is gevraagd volgens de in die brief geformuleerde uitgangspunten. Immers in vooroverleggen zijn beide scenario's steeds in beeld geweest.
- Dat voorziet erin dat in elk geval alle informatie op tafel komt en het bevoegd gezag tot geïnformeerde besluitvorming kan overgaan.

Rekening houden met kabinetsbesluit 24 juni jl.

- Een afzonderlijk element is dat Schiphol aanvullende informatie voor een vergunningaanvraag heeft ingediend voor 500.000 vliegtuigbewegingen op vijf banen, zonder daarin op enige wijze rekening te houden met het kabinetsbesluit van 24 juni jl.
- Dat zou ertoe leiden dat als het bevoegd gezag de vergunningaanvraag in behandeling neemt/toewijst Dit als consequentie heeft dat mogelijk latente vergunningruimte wordt verleend als een natuurvergunning wordt afgegeven voor 500.000 vliegtuigbewegingen, terwijl het beleid erop gericht is de capaciteit op de luchthaven tot 440.000 vliegtuigbewegingen te beperken.
- Ook Voor dit aspect zijn meerdere oplossingsrichtingen denkbaar voor het bevoegd gezag.

Openbaarheid

- De passende beoordeling voor de door Schiphol aangevraagde natuurvergunning en alle relevante onderliggende informatie wordt door het bevoegd gezag openbaar gemaakt op het moment dat een definitief besluit op de aanvraag is genomen, dan wel – indien daartoe wordt besloten – op het moment dat een nieuw ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol ter visie wordt gelegd.

Mogelijke vragen die u kunt stellen tijdens het DG-overleg

- Tijdens het DG-overleg is het primair aan het bevoegd gezag om informatie te delen over opties om te reageren op de door Schiphol ingediende informatie.
- U kunt voorstellen bestuurlijk met Schiphol in gesprek te gaan om tot oplossingen te komen.
- Alvorens handhaving aan de orde komt van de situatie waarin Schiphol zonder natuurvergunning opereert, voor wat betreft activiteiten die bestaand recht overstijgen, kunt u aangegeven dat daarover nader overleg gewenst is, ook met de ILT.
- U kunt vragen naar eventuele consequenties van een conclusie door bevoegd gezag dat de aanvulling op de vergunningaanvraag wordt afgewezen c.q. de vergunningaanvraag niet-ontvankelijk wordt verklaard.
- U kunt specifiek vragen of, en zo ja, wanneer bevoegd gezag zou kunnen besluiten om te gaan handhaven, waarop dan wordt gehandhaafd en welke processtappen worden doorlopen om daartoe over te kunnen gaan en welke vragen daarvoor moeten worden beantwoord:
    - Wanneer en onder welke omstandigeden constateert bevoegd gezag dat er geen zicht (meer) is op legalisatie?
    - Hoe kan handhaving in praktijk worden vormgegeven?
    - Welk proces is nodig om tot een handhavingsbesluit te komen? Hoe lang duurt dat?

- Kan tijdens een dergelijk proces nog wel aan lvb worden gewerkt? Sterk de vraag want we hadden namelijk 'zicht op legalisatie' nodig om stappen in lvb te kunnen zetten.
- Kan op het aantal vliegtuigbewegingen worden gehandhaafd? Hoeveel dan? Risico dat het fors minder is dan 440 en op 4 banen?
- Heeft de ILT een rol bij eventuele handhavingsbesluiten? Het beeld is dat nvwa mogelijk bevoegde inspectie is, klopt dat?
- Kan een handhavingsbesluit ook consequenties hebben voor gebruik Polderbaan? Ogenschijnlijk wordt dit dan weer een heikel punt.
- Consequenties voor planning en uitvoering balanced approach?
- Is dit een strategische zet van spl om aansprakelijkheid slotsreductie te voorkomen?

Hoe is handhaving Wet natuurbescherming (Wnb) geregeld?

Handhaving kan:
- ***Bestuursrechtelijk***

(last onder bestuursdwang, last onder dwangsom, intrekken vergunning, of ontheffing, boete, andere maatregelen zoals kostenverhaal),
- ***strafrechtelijk***

(overtreding economisch delict in de zin van Wed, zie ook provinciale verordeningen)
- ***Civielrechtelijk***

(vorderen van verbod in kort geding)

Bevoegd tot handhaving:
Gedeputeerde staten (last onder dwangsom/bestuursdwang)
Minister LNV (in lid 2 van art 7.2 genoemde gevallen

Toezichthouders:
RVO, NVWA, OvJ, Politie, toezichthouders aangewezen door GS van Provincies.

Relevante artikelen Wnb

Art. 7.1. lid 1, Wnb
1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn belast:
a. de bij besluit van Onze Minister aangewezen ambtenaren;
b. de door Onze Minister van Veiligheid en Justitie op grond van artikel 17 van de Wet op de economische delicten met de opsporing van de bij of krachtens deze wet strafbaar gestelde feiten belaste ambtenaren, en
c. de bij besluit van gedeputeerde staten aangewezen ambtenaren.

Artikel 7.2, Wnb
Gedeputeerde staten zijn bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze wet.
Onze Minister is bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang in plaats van gedeputeerde staten ter handhaving van het bepaalde bij of krachtens:
de artikelen 1.11, eerste lid, 2.4, vierde lid, 2.7, tweede lid, 3.1, eerste, tweede, derde of vierde lid, 3.2, zesde lid, 3.4, eerste lid, 3.5, 3.6, tweede lid, 3.9, eerste lid, 3.10, eerste lid, 3.15, tweede of vierde lid, 3.16, tweede of vierde lid, 3.18, eerste lid, of vierde lid, in samenhang met het eerste lid, 3.32, eerste lid, 3.34, eerste of vijfde lid, 4.2, eerste, derde of vierde lid, 4.3, eerste, tweede of vijfde lid, of 5.3, vierde lid, voor zover de last betrekking

heeft op handelingen of projecten van categorieën, aangewezen krachtens artikel 1.3, vijfde lid of op handelingen en projecten die plaatsvinden in of gevolgen hebben voor gebieden, behorende tot krachtens dat artikellid aangewezen categorieën;
artikel 2.5, ingeval artikel 2.10, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van toepassing is;
de artikelen 3.2, eerste lid, 3.6, eerste lid, 3.7, eerste lid, 3.24, eerste, tweede, vierde of vijfde lid, 3.26, 3.27, 3.30, eerste, tweede, derde of vijfde lid, 3.35, 3.37, 3.38, 3.39, 4.8, of 7.4, eerste en vierde lid;
artikel 3.34, eerste of vierde lid, voor zover de last betrekking heeft op het uitzetten, planten of zaaien van exoten.

To: DBO-[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - FIB-IWA[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DBO[redacted]@minienw.nl]; [redacted] DBO[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - BSK[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl]; [redacted] DGMI[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGMI[redacted]@minienw.nl]

Cc: Postbus DGLM[redacted]@minienw.nl]

From: DBO-min

Sent: Tue 7/5/2022 9:44:56 AM

Subject: RE: NIEUWE DATUM: Wekelijks overleg LVB Schiphol donderdag 7 juli 13.30 uur

Received: Tue 7/5/2022 9:44:57 AM

Excuses, het tijdstip is van 13.30 – 14.00 uur. Groet, [redacted]

Beste collega's

Onderstaande wekelijks overleg LVB Schiphol is verplaatst naar donderdag 7 juli van 14.00 – 14.30 uur. Webex volgt.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Secretariaat minister M.G.J. Harbers

[redacted]

Van: DBO-min

Verzonden: maandag 4 juli 2022 17:55

Aan: [redacted] - DGLM < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - FIB-IWA [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DGLM < [redacted]@minienw.nl>; [redacted]) - HBJZ < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - HBJZ < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DBO [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DBO < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - BSK < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO < [redacted]@minienw.nl>; [redacted] [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>

CC: DBO-min [redacted]@minienw.nl>; Secretariaat DGLM/loco SG [redacted]@minienm.nl) < [redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: WORDT VERPLAATST: Wekelijks overleg LVB Schiphol dinsdag 5 juli 14.45 uur

Beste collega's,

In verband met wijzigingen in de agenda van de minister kan het wekelijks LVB Schiphol op dinsdag 5 juli om 14.45 uur niet doorgaan en zal worden verplaatst.

Zodra een nieuw moment beschikbaar komt in de agenda van de minister horen jullie het!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Secretariaat minister M.G.J. Harbers

[redacted]

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGMI[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGMI
Sent: Tue 7/5/2022 6:24:34 PM
Subject: RE: Document1 - Compatibiliteitsmodus
Received: Tue 7/5/2022 6:24:00 PM
Document1 - Compatibiliteitsmodus.docx

[redacted]
In overleg met [redacted] zijn nog een paar zinnen aangepast. Graag deze versie lezen.
Groet,
[redacted]

Van: [redacted] - DGLM
Verzonden: dinsdag 5 juli 2022 18:50
Aan: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Document1 - Compatibiliteitsmodus

[redacted]
Zie bijgaand een annotatie voor minister voor het gesprek van morgen. Uiteindelijk toch iets langer dan een paar bullits.
Akkoord dat we dit aan DBO sturen?
[redacted]

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister

Bestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Schiphol

Den Haag
Postbus 16001
2500 BA Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum
5 juli 2022

Kenmerk

gespreksnota

Gesprek met de heer Benschop

Aanleiding

U voert op 6 juli een gesprek met de heer Benschop naar aanleiding van het signaal vanuit bevoegd gezag over de informatie die Schiphol vorige week heeft aangeleverd in het kader van de passende beoordeling. Het gesprek vindt plaats tussen 10.15 en 11.15 uur. Wij hebben begrepen dat vanuit Schiphol ook 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e aanwezig zullen zijn.

In deze gespreksnotitie treft u ter achtergrond van het gesprek op hoofdlijnen een eerste analyse van de zaken die naar voren zijn gekomen uit de stukken die Schiphol heeft aangeleverd. Op onderdelen wijken deze stukken af van hetgeen door het bevoegd gezag en door DGLM was verwacht/gevraagd. Daarom is in deze nota ook een beeld gegeven waarom de gemaakte keuzes door Schiphol mogelijk een probleem vormen.

Toelichting

Wat heeft Schiphol wel en niet geleverd in de PB;

- Op 30 juni heeft Schiphol cf. de brief van 21 februari 2022 waarin de uitgangspunten zijn meegegeven ten aanzien van de referentiesituatie en de daarin te betrekken vlootsamenstelling de passende beoordeling aangepast.
- In deze passende beoordeling zijn de berekeningen gedaan cf. de verschillende referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden;
    - voor het vierbanenstelsel is dat een wijziging van het Aanwijzingsbesluit 1996 op 7 juni 2000 ("Aanwijzingsbesluit 2000")
    - voor het vijfbanenstelsel (in gebruik vanaf 2003) is dat – conform de ontwerpvergunning – het LVB 2008
- Met betrekking tot de vlootsamenstelling waarmee die berekeningen moesten worden uitgevoerd is gekozen voor een 'eigen' invulling van het advies van de Commissie voor de m.e.r in afwijken van de voorgeschreven instructie van bevoegd gezag.

- Ook wordt geconstateerd dat de wijze waarop de verkeersaantrekkende werking in kaart is gebracht nog veel vragen oproept.
- In de huidige aanvullingen is nog geen definitief maatregelenpakket opgenomen, alleen een indicatie welke maatregelen (intern en extern) noodzakelijk zijn voor het mitigeren van de opgave.
- En Schiphol heeft in deze aanvullingen geen notie gegeven van het besluit tot een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000 vliegtuigbewegingen terwijl dit voor de verschillende bevoegde gezagen en het kabinet kernonderdeel van de besluitvorming is geweest.

5.1.2i

Impact op proces LVB bij handhaving

- Eventueel handhaven door LNV heeft directe impact op de mogelijkheid om te komen tot een LVB NNHS met 440.000 vliegtuigbewegingen en een eventuele ministeriele regeling (met dezelfde inhoud).
- Geen zicht op legalisatie betekent dat het MER niet kan worden afgerond, immers de vergunbaarheid van initiatief kan niet worden aangetoond (passende beoordeling ontbreekt).
- Doordat het MER niet kan worden afgerond is er dus geen mogelijkheid om het proces richting een LVB NNHS een stap verder te brengen.
- Het proces richting het beëindigen van het anticiperend handhaven loopt met dit besluit geen vertraging op, aangezien dit besluit niet afhankelijk is van het proces van de natuurvergunning en het MER. Wel kan druk ontstaan om sneller te beëindigen.

Impact op de operatie bij handhaving

- Wanneer LNV strikt gaat handhaven kan de huidige operatie op Schiphol niet worden gecontinueerd.
- In de regel wordt hierbij wel een begunstigingstermijn (overgangstermijn) in acht genomen voordat daadwerkelijk tot handhaving wordt overgegaan. In die tijd krijgt Schiphol de gelegenheid om de overtreding ongedaan te maken (lees in dit geval: de mogelijkheid om de vergunningaanvraag aan

te vullen conform de uitgangspuntenbrief van het bevoegd gezag om er voor te zorgen dat er wel zicht is op legalisatie).

- Zoals hierboven aangegeven is er te weinig bestaand recht in een aantal natuurgebieden.
- Dit kan betekenen in uiterst geval dat er een operatie moet worden uitgevoerd op een vierbanenstelsel, dit heeft directe impact op de operatie en daarmee op de omgeving van Schiphol.
- PWC heeft in de impact analyse inzichtelijk gemaakt, wanneer het uitgangspunt gekozen wordt dat de geluidhinder niet mag toenemen, het aantal vliegtuigbewegingen moet worden teruggebracht tot 376.000.
- Wanneer het voorgaande uitgangspunt niet wordt gehanteerd (dat de geluidshinder niet mag toenemen), zal er sprake zijn van een verschuiving van de hinder naar dichtbewoond gebied.

Gevolgen handhaving voor slots

- Tweemaal per jaar wordt de capaciteitsdeclaratie voor de Luchthaven Schiphol vastgesteld. In die capaciteitsdeclaratie geeft de luchthaven aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren.
- De slots worden door ACNL periodiek gealloceerd overeenkomstig de vastgestelde capaciteitsdeclaratie.
- Ongewis is hoe een mogelijke handhavingsactie op korte termijn ingrijpt in de gealloceerde slots. De slots voor het komende seizoen zijn (immers) reeds gealloceerd door de slotcoördinator.
- In de vast stellen capaciteitsdeclaratie dienen naast technische- en operationele beperkingen ook milieugrenzen in acht genomen te worden.
- Een mogelijk handhavingsbesluit van LNV dient aangemerkt te worden als een in acht te nemen 'milieugrens'. Voor de vast te stellen capaciteitsdeclaratie voor het nieuwe seizoen betekent dit dat een mogelijk handhavingsbesluit van LNV hierin direct betrokken dient te worden. Dit zou mogelijk een inperkend effect kunnen voor de vast te stellen capaciteitsdeclaratie.

To: 5.1.2e - DBO[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Tue 7/5/2022 6:35:04 PM
Subject: gespreksnotitie M IenW en dhr Benschop 06072022 - Compatibiliteitsmodus
Received: Tue 7/5/2022 6:35:00 PM
gespreksnotitie M IenW en dhr Benschop 06072022 - Compatibiliteitsmodus.docx

5.1.2e

Bijgaand een gespreksnotitie voor het gesprek dat minister morgen heeft met Benschop. Omwille van de tijd – en mijn gebrek aan CM-souplesse - het nu even niet om dit via CM klaar te zetten.
Groet,
5.1.2e

To: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e DGLM
Sent: Wed 7/6/2022 7:25:44 PM
Subject: FW: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/9009 : DLCE M nota ter info aanvulling aanvraag Wnb-vergunning Schiphol
Received: Wed 7/6/2022 7:25:46 PM
IENW BSK-2022 167320_01. nota ter info_aanvulling aanvraag Wnb vergunning(3).docx
IENW BSK-2022 167343_02. bijlage zoals opgenomen in adviesnota M NenS.DOCX

Tkn. Eerste deel gelezen maar dat ziet er stevig uit.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>
Datum: woensdag 06 jul. 2022 8:14 PM
Aan: 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/9009 : DLCE M nota ter info aanvulling aanvraag Wnb-vergunning Schiphol

Beste 5.1.2e bijgaand de laatste versie van de nota zoals door 5.1.2e geaccordeerd. Ligt nu bij jou. Op verzoek van 5.1.2e is de eerdere memo integraal als bijlage toegevoegd aan de nota zoals deze voorligt aan M NenS. Deze heb ik als aparte bijlage toegevoegd aan de rondzendmap. Zie bijgevoegd.

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2e - DGMI
Verzonden: woensdag 6 juli 2022 18:06
Aan: 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e @minienw.nl>
CC: 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Content Manager RONDZENDMAP : RONDZENDMAP-2022/9009 : DLCE M nota ter info aanvulling aanvraag Wnb-vergunning Schiphol

Beste 5.1.2e

Conform bespreking in dg-overleg vanmiddag bijgaand de nota vanuit de bevoegd gezag lijn ter info, tbv mogelijke bespreking tijdens BPO donderdagavond. Zodra groen licht van 5.1.2e zal ik deze nota in de lijn doen, zodat ik zeker weet dat deze overeenkomt met de nota aan M NenS (parallel).

Groet, 5.1.2e

; Content Manager Record Informatie >------

Recordnummer: RONDZENDMAP-2022/9009
Titel: DLCE M nota ter info aanvulling aanvraag Wnb-vergunning Schiphol

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ Economie
Leefomgeving

Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e @
minienw.nl

Datum
6 juli 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/167320

Bijlage
1

nota ter informatie

Aanvulling aanvraag Wnb-vergunning Schiphol

Inleiding

Schiphol heeft d.d. 30 juni jl. een aanvulling op de aanvraag om een natuurvergunning ingediend. DGMI constateert met LNV dat deze aanvulling van de passende beoordeling niet voldoet aan hetgeen van de luchthaven in het aanvullingsverzoek is gevraagd. M NenS zal naar verwachting de ontstane situatie met u bespreken tijdens het bewindspersonenoverleg op 7 juli en u op de hoogte stellen van haar besluit.

Samenvatting

De minister voor Natuur en Stikstof is ambtelijk geadviseerd in te stemmen met het versturen van een brief aan Schiphol waarin:

- geconstateerd wordt dat de ingediende aanvulling niet voldoet;
- de luchthaven verzocht wordt om uiterlijk binnen 4 weken alsnog een correcte aanvulling te sturen; deze termijn is kort, maar uit de correspondentie met de luchthaven valt op te maken dat de variant volgens de aanvullingsbrief ook al is doorgerekend;
- Schiphol verzocht wordt rekening te houden met het kenbaar gemaakte voornemen van M IenW om het maximaal vliegtuigbewegingen de komende jaren te beperken tot 440.000;
- Schiphol verzocht wordt het tijdspad inzichtelijk te maken waarop de externe maatregelen betrokken kunnen worden bij de vergunningaanvraag, en verwezen wordt naar de beleidsregels voor extern salderen voor de vereisten om maatregelen te kunnen betrekken bij de vergunningaanvraag.
- medegedeeld wordt dat M NenS genoodzaakt is om, indien de luchthaven niet binnen de gestelde termijn de aanvraag correct aanvult, de vergunningaanvraag af te wijzen;
- tevens kenbaar gemaakt wordt dat er na afwijzing van de vergunningaanvraag de situatie ontstaat dat er geen concreet zicht meer is op legalisatie van Schiphol;

- tenslotte de luchthaven gemeld wordt genoodzaakt te zijn bestuursrechtelijke handhavingsmaatregelen te overwegen om aan de overtreding een einde te maken.

Kernpunten uit ambtelijke advies van LNV

- Schiphol was bij brief d.d. 21 februari 2022 verzocht om de aanvraag om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aan te vullen. In het aanvullingsverzoek is (o.m.) aangegeven op welke wijze de referentiesituatie moet worden berekend en op welke wijze hierbij met de vlootsamenstelling moet worden omgegaan.
- De luchthaven had hiervoor tot uiterlijk 30 juni de tijd en heeft ook op deze datum een aanvulling toegestuurd.
- Hoewel Schiphol was verzocht door M IenW om rekening te houden met het kabinetsbesluit om de komende jaren het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot 440.000, besteedt Schiphol hier in de aanvulling geen aandacht aan en verzoekt vergunning voor 500.000 vliegtuigbewegingen.
- Uit de aanvulling blijkt dat er nog geen concrete stappen zijn gezet om te komen tot een maatregelenpakket, alleen een indicatie welke maatregelen (extern) noodzakelijk zijn voor het mitigeren van de opgave. Omdat vergunningverlening pas mogelijk is als maatregelen voldoende geborgd zijn, is het van belang om Schiphol hierop te (blijven) wijzen.
- De luchthaven heeft ervoor gekozen om af te wijken van hetgeen in het aanvullingsverzoek was opgenomen t.a.v. vlootsamenstelling.
- De variant die Schiphol in de aanvulling heeft gebruikt leidt tot een overschatting van de stikstofdepositie die in de referentiesituatie was toegestaan en die zich ook daadwerkelijk had kunnen voordoen binnen de geldende geluidsgrenzen. Deze eigen variant kan daarom niet worden geaccepteerd voor de vergunningaanvraag.
- Schiphol kan nog, vanuit zorgvuldigheid, (beperkt) tijd worden gegeven om de aanvulling te herstellen.
- Wanneer Schiphol vast houdt aan de ingediende aangevulde aanvraag of wederom een aanvulling indient die niet aan de eisen voldoet, moet de vergunningaanvraag worden afgewezen.
- Na afwijzing van de aanvraag, is er geen concreet zicht meer op legalisatie van de situatie dat Schiphol zonder vereiste Wnb-vergunning boven de referentiesituatie opereert. Handhavend optreden ligt dan in de rede, te meer omdat er door MOB een verzoek om handhaving bij u is ingediend. Schiphol kan dan bijvoorbeeld een last onder dwangsom worden opgelegd om af te dwingen dat aan de situatie die strijdig is met de Wet natuurbescherming, een einde wordt gemaakt. Vooruitlopend daarop is een bijlage toegevoegd uit de adviesnota M NenS.

To: Postbus Staf DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Tue 7/12/2022 1:58:27 PM
Subject: RE: Nieuwe Commissiebrief op directie (84784)
Received: Tue 7/12/2022 1:58:27 PM
22-07-12 Brief IWO aan min IW inzake wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol laatst.pdf

5.1.2e

Graag op naam van 5.1.2e

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: Postbus Staf DGLM 5.1.2i @minienw.nl>
Datum: dinsdag 12 jul. 2022 2:03 PM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Kopie: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Nieuwe Commissiebrief op directie (84784)

Hoi 5.1.2e
Bij wie kan ik deze commissiebrief uitzetten?
Met vriendelijke groet,
5.1.2e
5.1.2e
Stafbureau
T 5.1.2e
E 5.1.2e @minienw.nl
Aanwezig: 5.1.2e

Van: 5.1.2e @minienw.nl < 5.1.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 juli 2022 10:51
Aan: 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl>
CC: Parlementaire Zaken - CEND-DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; Woordvoering 5.1.2e @frd.shsdir.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e DBO < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Nieuwe Commissiebrief op directie (84784)

Beste Collega,

De Kamer heeft een nieuw commissieverzoek gestuurd met als onderwerp: Vragen inzake de procedure voor een natuurvergunning en de aanvulling op de passende beoordeling benodigd voor een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Je kunt de Commissiebrief in Delphi raadplegen via deze link 5.1.2i

De termijn voor aanlevering bij DBO is: 05-09-2022.
De deadline voor het parlement is: 12-09-2022.

Informatie over onder meer hoe de antwoordbrief moet worden opgesteld en de wijze van aanlevering bij DBO is terug te vinden op de intranetpagina's van DBO:
5.1.2i

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

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

met vriendelijke groet,
directie Bestuursondersteuning
Stukkenstroom en Parlementaire zaken
5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

To: 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e) - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Tue 8/9/2022 9:09:56 AM
Subject: Nota schiphol
Received: Tue 8/9/2022 9:10:02 AM
Nota schiphol.docx

Dag allebei,
Gelet op de haast, graag even sparren of deze aanzet voor een nota enigszins aan de verwachtingen tegemoet komt.
Reactie is welkom!
Groet,
5.1.2e
.....
M 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Opgesteld door
5.1.2e
Bestuurskern
5.1.2e

Beslistermijn
12 augustus 2022

Bijlage(n)
2

Aan Minister
Van 5.1.2e

nota

Natuurvergunning Schiphol

Aanleiding

Schiphol heeft aangegeven vooralsnog niet voornemens te zijn haar aanvraag om een natuurvergunning voor 500.000 vliegtuigbewegingen aan te passen in 440.000 vliegtuigbewegingen. U heeft in uw brief van op 24 juni jl. en in een daarop volgend gesprek met dhr. Benschop daarom verzocht en evenals het bevoegd gezag inzake de Wet natuurbescherming (Wnb) dat heeft gedaan in haar brief van 14 juli jl. (Zie bijlagen). Om die reden wordt u geadviseerd om nogmaals Schiphol met klem te bewegen om gehoor te geven aan uw verzoek.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om samen met de minister voor Natuur en Stikstof voor 15 augustus om voor 15 augustus – als Schiphol haar vergunningaanvraag dient aan te vullen overeenkomstig het verzoek van het Wnb bevoegde gezag – in gesprek te treden met Dhr. Benschop over deze kwestie en aan te dringen op een aanpassing van de vergunningaanvraag in lijn met de hoofdlijnenbrief Schiphol.

Kernpunten

5.1.2i

Toelichting

- Op 24 juni is de hoofdlijnenbrief Schiphol door aan de TK gezonden.
- Op 24 juni heeft de minister van IenW Schiphol verzocht in de gevraagde aanvulling op de passende beoordeling ten behoeve van de vergunningaanvraag rekening te houden met de consequenties van de capaciteitsbeperking en met eventuele effecten die kunnen optreden als gevolg van het beëindigen van het anticiperend handhaven op de luchthaven.
- Op 30 juni heeft Schiphol een door het Wnb-bevoegd gezag gevraagde aanvulling op de passende beoordeling aangeleverd.
- Op 14 juli heeft het Wnb-bevoegd gezag Schiphol verzocht om de passende beoordeling uiterlijk 15 augustus aan te vullen op drie onderdelen:

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
2

Aan
Minister

Van
5.1.2e

1. referentieberekeningen conform de uitgangspunten zoals geformuleerd in de brief van 21 februari jl.,
2. borging van mitigerende maatregelen (extern salderen) en beschrijving van het voorziene proces en tijdpad ter verwezenlijking daarvan,
3. rekening houden met de capaciteitsbeperking van de luchthaven tot 440.000 vliegtuigbewegingen en eventuele effecten van beëindiging anticiperend handhaven.

Het huidige beeld is dat Schiphol de onder 1. en 2. Bedoelde informatie zal aanleveren en voornemens is de vergunningaanvraag voor 500.000 vliegtuigbewegingen niet te wijzigen in 440.000 vliegtuigbewegingen. Schiphol zal in haar aanvulling op de vergunningaanvraag inhoudelijk motiveren en onderbouwen waarom het van oordeel is dat operaties bij 440.000 vliegtuigbewegingen vallen binnen de passende beoordeling die voor de 500.000 vliegtuigbewegingen is aangeleverd en wordt aangevuld. Deze keuze van Schiphol is mede ingegeven door de volgende overwegingen:

- Bereidheid tot conformeren aan het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat in de natuurvergunning, dan wel in publiekrechtelijke regelgeving wordt bepaald;
- Voorkomen van eventuele schadeclaims van sectorpartijen als Schiphol eigenstandig minder vliegtuigbewegingen aanvraagt dan waarvoor momenteel slots zijn uitgegeven;
- Het voorkomen van een juridisch kwetsbare situatie voor Schiphol als in de natuurvergunning maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen worden vergund, terwijl voor 500.000 vliegtuigbewegingen slots zijn uitgegeven en handhavingsverzoeken kunnen leiden tot het handhaven op het vergunde aantal vliegtuigbewegingen, nog voordat de slotsreductie is gerealiseerd en het maximum aantal vliegtuigbewegingen publiekrechtelijk in regelgeving is vastgelegd.

Voorts speelt in deze situatie een rol dat het Wnb-bevoegd gezag in beginsel een vergunning dient te verlenen voor een aangevraagde activiteit als daartoe de onderliggende passende beoordeling vanuit het natuurbelang als toereikend wordt beschouwd. 5.1.2i

5.1.2i

Politieke context

- Het bevoegd gezag heeft geen bevoegdheid om Schiphol te verplichten een lager aantal vliegtuigbewegingen aan te vragen.
- 5.1.2i
- Schiphol heeft in ambtelijke contacten aangegeven zich te zullen conformeren aan een van overheidswege opgelegde reductie van het aantal vliegtuigbewegingen. Niet kan worden uitgesloten dat andere belanghebbenden (zowel sectorpartijen als belangengroepen die een reductie van de luchtvaart nastreven) de grondslag aanvechten van een natuurvergunning waarin het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van de aanvraag is verlaagd tot 440.000.

- In het licht van de eenheid van kabinetsbeleid inzake de invulling van de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. is vergunningverlening voor een hoger aantal vliegtuigbewegingen dan 440.000 nauwelijks uitlegbaar.

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
2

Aan
Minister

Van
5.1.2e

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Uw brief aan Schiphol van 24 juni 2022 over de kabinetsbrief Hoofdlijnen Schiphol	
2	De brief aan Schiphol van 14 juli 2022 van het bevoegd gezag inzake de Wet natuurbescherming over aanvulling van de vergunningaanvraag	

To: [redacted] - BSK[redacted]@minienw.nl]; ([redacted]) - HBJZ[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGLM
Sent: Thur 8/11/2022 7:16:20 AM
Subject: Kort verslag gesprek Minister IenWschiphol
Received: Thur 8/11/2022 7:16:21 AM
Kort verslag gesprek Minister IenWschiphol.docx

[redacted]
Zouden jullie na de vakantie even kunnen kijken of dit verslag de belangrijkste punten bevat van het gesprek met Dick Benschop?
Groet
[redacted]

To: 5.1.2e @minlnv.nl[5.1.2e @minlnv.nl]
Cc: 5.1.2e - DGWB 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e
DGLM[5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Thur 8/11/2022 11:04:44 AM
Subject: 01. Beslisnota over gesprek met Schiphol over aanvraag natuurvergunning
Received: Thur 8/11/2022 11:02:00 AM
01. Beslisnota over gesprek met Schiphol over aanvraag natuurvergunning.DOCX

5.1.2e

Bijgaand onze nota. Graag je expliciete aandacht voor de redeneerlijn voor het gesprek want daar zit de kern van de gezamenlijke boodschap in, dus belangrijk dat jullie die delen. Fijn als je hier zsm op kan reageren.

Groet,
5.1.2e

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

Recordnummer: IENW/BSK-2022/187995
Titel: 01. Beslisnota over gesprek met Schiphol over aanvraag natuurvergunning

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Opgesteld door
5.1.2e
Bestuurskern
5.1.2e

Beslistermijn
12 augustus 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/187995

Bijlage(n)
2

Aan Minister
Van 5.1.2e

nota

Gesprek met Schiphol over aanvraag natuurvergunning

Aanleiding

Schiphol heeft aangegeven vooralsnog niet voornemens te zijn haar aanvraag om een natuurvergunning voor 500.000 vliegtuigbewegingen aan te passen naar 440.000 vliegtuigbewegingen. U heeft in uw brief van op 24 juni jl. en naar aanleiding van de aanvraag die Schiphol op 30 juni heeft gedaan, hier nadrukkelijk wel om verzocht in een daarop volgend gesprek met dhr. Benschop. Ook het bevoegd gezag inzake de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft dit gedaan in haar brief van 14 juli jl. (Zie bijlagen). Om die reden wordt u geadviseerd om nogmaals Schiphol met klem te bewegen om gehoor te geven aan uw verzoek.

Op verzoek van de heer Benschop is inmiddels een afspraak ingepland voor webex-overleg met u en minister Van der Wal op vrijdag 12 augustus van 9.30 – 10.30 uur. Naast de heer Benschop sluiten ook 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e aan.

De minister voor Natuur en Stikstof is parallel met een nota van gelijke strekking als deze nota geïnformeerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in het gesprek met de heer Benschop aan te dringen op aanpassing van de vergunningaanvraag in lijn met de hoofdlijnenbrief Schiphol. Als eventueel vervolg kunt u overwegen contact te zoeken met de Raad van Commissarissen van Schiphol.

Kernpunten

- Aanvraag: de bevoegdheid voor het bevoegd gezag om Schiphol te verplichten een lager aantal dan 500.000 vliegtuigbewegingen aan te vragen ontbreekt. Wel kan vanuit beleidsmatige overwegingen daartoe nogmaals een klemmend beroep op Schiphol worden gedaan.
- Besluit: de bevoegdheid van het bevoegd gezag om de omvang van de gevraagde activiteit (thans 500.000 vliegtuigbewegingen) terug te brengen tot 440.000 in het besluit op de vergunningaanvraag is mogelijk. Ambtelijk LNV is aangegeven dat de vergunningaanvraag kan worden geweigerd of dat de vergunning mogelijk ambtshalve op een lager aantal vliegtuigbewegingen kan worden vastgesteld gelet op het genomen kabinetsbesluit. Dit vergt een zware motiveringsplicht.

- Mitigerende maatregelen: het is nog onbekend welke stappen Schiphol de afgelopen weken heeft kunnen zetten om te komen tot een dekkend maatregelenpakket om de stikstofopgave te mitigeren. De vergunningverlening kan pas plaatsvinden als Schiphol een maatregelenpakket onontkoombaar heeft geëffectueerd. Daardoor is geen indicatie te geven over de doorlooptijd om tot vergunningverlening te komen maar ligt vergunningverlening dit jaar niet in de rede en moet eerder rekening gehouden worden met medio volgend jaar.

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
2

Aan
Minister

Van
5.1.2.e

Toelichting

- Op 24 juni is de hoofdlijnenbrief Schiphol door aan de TK gezonden.
- Op 24 juni heeft de minister van IenW Schiphol verzocht in de gevraagde aanvulling op de passende beoordeling ten behoeve van de vergunningaanvraag rekening te houden met de consequenties van de capaciteitsbeperking en met eventuele effecten die kunnen optreden als gevolg van het beëindigen van het anticiperend handhaven op de luchthaven.
- Op 30 juni heeft Schiphol een door het Wnb-bevoegd gezag gevraagde aanvulling op de passende beoordeling aangeleverd.
- Op 14 juli heeft het Wnb-bevoegd gezag Schiphol per brief verzocht om de passende beoordeling uiterlijk 15 augustus aan te vullen op drie onderdelen:
  1. referentieberekeningen conform de uitgangspunten zoals geformuleerd in de brief van 21 februari jl.,
  2. borging van mitigerende maatregelen (extern salderen) en beschrijving van het voorziene proces en tijdpad ter verwezenlijking daarvan,
  3. rekening houden met de capaciteitsbeperking van de luchthaven tot 440.000 vliegtuigbewegingen en eventuele effecten van beëindiging anticiperend handhaven.

Schiphol heeft aangegeven de onder 1. en 2. bedoelde informatie aan te zullen leveren maar is voornemens de vergunningaanvraag voor 500.000 vliegtuigbewegingen niet te wijzigen in 440.000 vliegtuigbewegingen. Wij begrijpen dat de luchthaven voornemens is mitigerende maatregelen te treffen gericht op het vergunbaar maken van 500.000 vliegtuigbewegingen. In haar aanvulling op de vergunningaanvraag wil Schiphol inhoudelijk motiveren en onderbouwen waarom het van oordeel is dat operaties bij 440.000 vliegtuigbewegingen vallen binnen de passende beoordeling die voor 500.000 vliegtuigbewegingen is aangeleverd en wordt aangevuld. Deze keuze van Schiphol is ingegeven door de volgende overwegingen:

- Schiphol hecht eraan om de huidige situatie zo spoedig mogelijk vergund te krijgen maar heeft geen bereidheid uitgesproken zich te conformeren aan het maximumaantal vliegtuigbewegingen, dan nadat dat maximumaantal in publiekrechtelijke regelgeving is vastgelegd. Daarmee wordt de bal bij het Rijk gelegd;
- Voorkomen van verstoorde verhoudingen en eventuele schadeclaims van sectorpartijen als Schiphol eigenstandig minder vliegtuigbewegingen aanvraagt dan waarvoor momenteel slots zijn uitgegeven;
- Het voorkomen van een juridisch kwetsbare situatie voor Schiphol als in de natuurvergunning maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen worden vergund, terwijl voor 500.000 vliegtuigbewegingen slots zijn uitgegeven. Handhavingsverzoeken van derden zouden volgens Schiphol kunnen leiden tot het handhaven op het vergunde aantal vliegtuigbewegingen, nog voordat de slotsreductie is gerealiseerd en het maximum aantal vliegtuigbewegingen publiekrechtelijk in regelgeving is vastgelegd.

Datum
9 augustus 2022
Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
2
Aan
Minister
Van
5.1.2.e

Het bevoegd gezag heeft ingevolge de Wnb ruimte om verlening van een natuurgunning voor 500.000 vliegtuigbewegingen te weigeren of een lager aantal te vergunnen op basis van strenger vigerend beleid. Het kabinetsbeleid uit de hoofdlijnenbrief Schiphol is als zodanig beleid aan te merken. Een aanvraag voor 500.000 vliegtuigbewegingen kan bovendien worden geweigerd of op een lager aantal worden vergund omdat Schiphol daarbij geen belang heeft, als op basis van het LVB slechts 440.000 vliegtuigbewegingen wordt toegestaan.

Het verdient echter de voorkeur dat Schiphol zelf de aanvraag beperkt tot 440.000 vliegtuigbewegingen. Ook als Schiphol een natuurvergunning aanvraagt voor 440.000 vliegbewegingen en deze wordt verleend, kan daarna nog voor enige tijd daadwerkelijk sprake zijn van meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen die (gefaseerd) binnen een vast te stellen overgangsfase moeten worden afgebouwd. Het is verdedigbaar om handhavingsverzoeken gedurende die overgangsfase naar 440.000 af te wijzen omdat handhaving dan onevenredig zou zijn.

Politieke context

- In het licht van de eenheid van kabinetsbeleid i is vergunningverlening voor een hoger aantal vliegtuigbewegingen dan 440.000 niet uitlegbaar.
- Een vergunning voor 500.000 vliegtuigbewegingen kan de geloofwaardigheid van het kabinetsbeleid ondermijnen als het Wnb bevoegd gezag meer vliegtuigbewegingen vergunt dan past bij de kabinetsbrief van 24 juni jl.
- Daarnaast moet dit ook worden bezien in de context van de huidige onrust in het stikstofbeleid, waarin alle sectoren een evenredige bijdrage moeten leveren. Een vergunning voor 500K kan worden uitgelegd als een uitzonderingspositie voor Schiphol zolang de krimp nog niet wettelijk is vastgelegd.
- Onze indruk is dat er zware druk op Schiphol uitgevoerd wordt door luchtvaartmaatschappijen.
- Er zijn indicaties dat het verwachte aantal vliegtuigbewegingen in het lopende gebruiksjaar ruim onder 440.000 ligt. Schiphol heeft ambtelijk aangegeven dat zij idealiter voorkomen dat het aantal vliegtuigbewegingen eerst groeit boven de 440 om vervolgens teruggebracht te moeten worden tot 440K.
- Niet kan worden uitgesloten dat andere belanghebbenden (zowel sectorpartijen als belangengroepen die geen reductie van de luchtvaart nastreven) de grondslag aanvechten van een natuurvergunning waarin het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van de aanvraag is verlaagd tot 440.000. Onduidelijk is vooralsnog of dit een reëel risico is.

Spreeklijn

5.1.2.i jo. 5.2.1

5.1.2.i jo. 5.2.1

[redacted]

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
2

Aan
Minister

Van
5.1.2.e [redacted]

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Gehele nota niet openbaar maken, gelet op vertrouwelijkheid vergunningprocedure.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Uw brief aan Schiphol van 24 juni 2022 over de kabinetsbrief Hoofdlijnen Schiphol	
2	De brief aan Schiphol van 14 juli 2022 van het bevoegd gezag inzake de Wet natuurbescherming over aanvulling van de vergunningaanvraag	

To: (5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - BSK 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - DGLM[j 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e) - HBJZ
Sent: Mon 8/15/2022 2:22:45 PM
Subject: RE: Kort verslag gesprek Minister IenWschiphol
Received: Mon 8/15/2022 2:22:46 PM
Kort verslag gesprek Minister IenWschiphol +tracks.docx

Hoi 5.1.2e
Ik ben er weer. Zie bijgaand wat tracks van mijn kant.
Vriendelijke groet,
5.1.2e

Dubbel mail van 11 augustus 2022 08:16 /doc 0065

Kort verslag gesprek Minister IenW- Schiphol op 6 juli 2022

Aanwezig; Min I&W, SG, DGLM, HDBJZ en PA (IenW). Directeur Schiphol, 5.1.2e 5.1.2e

-MinI&W geeft aan dat hij dit gesprek voert in zijn rol als verantwoordelijke voor luchtvaartbeleid en niet voorbesproken heeft met Minister voor NenS. Hij heeft kennis genomen dat donderdag jl. aanvraag Wnb vergunning is ingediend. Maakt zich grote zorgen over de continuïteit van Schiphol in het licht van de aanvraag. De aanvraag die nu is ingediend is spelen met vuur. Minister wil duidelijkheid of Schiphol beseft welke risico's ze neemt.

- Er is een aanvraag ingediend voor 500.000 vliegbewegingen en daarnaast voldoet de aanvraag niet aan een aantal voorschriften van het bevoegd gezag met betrekking tot vlootmix en mogelijk ook verkeer aantrekkende werking.

- De aanvraag houdt daarmee geen rekening met kabinetsbesluit voor plafond voor 440.000 bewegingen zoals wel is gevraagd in de brief die 24 juni is verstuurd.

- Daarnaast wordt niet duidelijk gemaakt hoe de stikstof mitigerende maatregelen ingevuld gaan worden. I&W verwacht dat een restopgave resteert, ook nadat intern en extern is gesaldeerd. Ook door vorige Minister van IenW is verzocht om snelheid te maken met het mitigeren van de (rest)opgave. Daar lijken nog steeds geen stappen in te zijn gezet.

Beseft Schiphol dat bij het onvoldoende onderbouwen van de aanvraag, afwijzing van de aanvraag en mogelijk toewijzing van handhavingsverzoeken in beeld komen met mogelijk grote gevolgen?

Reactie Schiphol

- Schiphol geeft aan dat ze vindt dat de 500.000 goed te onderbouwen is. Denken geen probleem te hebben met stikstofopgave en die snel te kunnen realiseren.

- zijn bang dat bij vergunningaanvraag voor 440.000 ook de MER opnieuw bekeken moet worden met lange doorlooptijd als gevolg.

- hebben indruk gekregen dat DGMI tav vlootmix lijn van Schiphol steunt.

- Beperking vliegbewegingen zit in het LVB. Denkt stap vooruit met 500 want die hoef je dan in de toekomst niet meer aan te vragen. Voor SPL snelste weg om tot beoordeling te komen.

- Schiphol begrijpt boosheid niet. Programma intern salderen en extern salderen gecombineerd levert uiteindelijk groen op voor alle relevante natuurgebieden. Schiphol denkt voldoende uit te kopen boerderijen in beeld te hebben.

- Schiphol geeft aan dat volume reductie niet oplossing is voor stikstofdoelstelling.

Minister IenW geeft aan dat

- Kabinetsbesluit niet alleen op stikstof gebaseerd is, maar brede afweging van belangen betreft, ook effecten geluid.
- Optimisme lijkt (te) groot met betrekking tot het snel kunnen nemen van mitigerende maatregelen, tot nu toe geen zichtbare stap gezet door Schiphol. Ervaring RWS met uitkoopprocedures is dat dit vaak 1-2 jaar in beslag neemt!
- De tijd van vrijblijvendheid is voorbij. DGMI heeft duidelijk te kennen gegeven dat er voldaan moet worden aan de vergunningsvoorwaarden, ook die van vlootmix.
- Vraagt met grote spoed te zorgen dat er een adequate en volledige vergunningaanvraag ligt en serieus invulling te geven aan de vereisten die bevoegd gezag heeft gesteld.

SG IenW geeft aan dat MER geen reden is voor aanvraag 500.000; als milieueffecten voor 500.000 in beeld zijn, zullen 440.000 bewegingen niet leiden tot meer negatieve effecten. Dan is gebruik oude MER uitlegbaar.

To: 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMo[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - FEZ[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e@rws.nl]; 5.1.2e - ILT[5.1.2e@ilent.nl]; 5.1.2e - BSK[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGWB[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - FIB[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DBO[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - ILT[5.1.2e@ILenT.nl]
From: 5.1.2e - DBO
Sent: Mon 8/15/2022 3:34:32 PM
Subject: Actualiteiten BSR-actua 15 augustus 2022
Received: Mon 8/15/2022 3:34:33 PM

Beste BSR-leden,
In verband met de BSR-actua vergadering van vanmorgen, hierbij ter informatie puntsgewijs het besprokene.
Actualiteiten:

buiten verzoek

- dgLM:

  buiten verzoek

  - Aanvraag natuurvergunning voor 500.000 ingediend door Schiphol. Gesprek met Benschop afgelopen vrijdag, ook minNenS nam deel.

buiten verzoek

Groeten, 5.1.2e

To: 5.1.2e - DCO[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Thur 8/18/2022 3:43:28 PM
Subject: RE: Signaal: Bizarre ontdekking: heel Schiphol al sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf (Schipholwatch.nl)
Received: Thur 8/18/2022 3:43:28 PM

5.1.2e

Zo?

5.1.2.i jo. 5.2.1

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DCO 5.1.2e@minienw.nl>
Datum: donderdag 18 aug. 2022 2:20 PM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Signaal: Bizarre ontdekking: heel Schiphol al sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf (Schipholwatch.nl)

Hoi 5.1.2e

Zie hieronder. Morgen is inloop MR. Hebben jullie wat bullets met daarin een reactie op dat het LVB van 2008 onwettig zou zijn?

Ontvang graag uiterlijk vanavond!

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: Newsroom IenW 5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 17:22
Aan: Woordvoering 5.1.2e@frd.shsdir.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Signaal: Bizarre ontdekking: heel Schiphol al sinds 2008 onrechtmatig in bedrijf (Schipholwatch.nl)

Reeds openbaar

Reeds openbaar

Groet, 5.1.2e

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Fri 8/19/2022 7:33:42 AM
Subject: RE: Retour M: M(ccS) Nota ter info Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder - dagvaarding
Received: Fri 8/19/2022 7:33:00 AM

Hij zal waarschijnlijk willen weten of hij naar Europa moet (sprak ik vorige week met hem over) naar Valean (is denk ik no regret toch?)

Van: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 19 augustus 2022 08:31
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Retour M: M(ccS) Nota ter info Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder - dagvaarding

Ja, wordt aan gewerkt. Wij kwamen nu op:
- RBV: aandachtspunten dagvaarding en verdere proces
- stand van zaken natuurvergunning
- gesprekken met sector vlotttrekken
- voorraadagenda om scherp te maken welke thema's komende periode aan de orde komen.

Zien we dan nog grote dingen over het hoofd?

5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e) - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Datum: vrijdag 19 aug. 2022 8:18 AM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Retour M: M(ccS) Nota ter info Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder - dagvaarding

Hebben we of maken we een agenda voor as overleg LVB (volgende week volgensmij?)

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2e - DBO 5.1.2e@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 18 augustus 2022 16:38
Aan: 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
CC: 5.1.2e DBO 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DBO 5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DCO 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: Retour M: M(ccS) Nota ter info Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder - dagvaarding

Beste collega's,

De minister heeft deze nota gelezen en wil die graag bespreken in het LVB-overleg.
@5.1.2e DGLM Kun jij hier zorg voor dragen? Ik hoor het graag!

Vriendelijke groet,

5.1.2e
.....
Bestuursadviseur
Directie Bestuursondersteuning
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijnstraat 8 | Den Haag Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....
T 5.1.2e
M
E 5.1.2e@minienw.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5.1.2e@minienm.nl 5.1.2e@minienm.nl>
Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 15:37
Aan: PostbusAfgehandeldeNotasMinister 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: RONDZENDMAP-2022/9707 U heeft een recordactie in CM, TI 19/8: M(ccS) Nota ter info Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder - dagvaarding

To: [redacted] - DGMI[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGMI[redacted]@minienw.nl]; [redacted] HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGMI
Sent: Mon 8/29/2022 9:01:26 PM
Subject: FW: Aanvulling Passende beoordeling Schiphol
Received: Mon 8/29/2022 9:01:27 PM
20220829 Opleqbrief - Aanvulling PB Schiphol.pdf
Deelrapport 1 - Aanvulling op Hoofdrapport_v1.0.pdf

Dank,[redacted]Zouden jullie snel kunnen laten weten of indiening conform verwachting is?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DGMI <[redacted]@minienw.nl>
Datum: maandag 29 aug. 2022 9:57 PM
Aan: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] - DGMI [redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Aanvulling Passende beoordeling Schiphol

Tk

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted]@schiphol.nl>
Datum: maandag 29 aug. 2022 9:12 PM
Aan: LNV - [redacted]@minlnv.nl>, LNV - [redacted]@minlnv.nl>, [redacted] - DGMI <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGMI <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Aanvulling Passende beoordeling Schiphol

Geachte [redacted] (beste [redacted]
Hierbij ontvangt u de aanvulling op de passende beoordeling, zie de bijgevoegde brief en rapportage. De rapportage bevat de gevraagde aanvulling met de referentiesituatie volgens de uitgangspunten van LNV en DGMI met de effecten van de huidige situatie. Medio september zullen we een rapportage nazenden met de effecten zoals die op kunnen treden in de transitie van de huidige situatie naar de situatie met 440.000 vliegtuigbewegingen.
Deze mail met bijbehorende informatie zal ook worden gezonden aan de collega's van DGMI zodat zij de informatie kunnen gebruiken ten behoeve van de m.e.r.-procedure voor het LVB.
Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Schiphol Group, Sustainability & Airport Development
www.schiphol.nl
Postbus 7501, 1118 ZGSchiphol
[redacted]

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted]
HBJZ[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGMI[[redacted]@minienw.nl]; [redacted]
[redacted] - DGMI[[redacted]@minienw.nl]; [redacted]
DGLM[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] - HBJZ[[redacted]@minienw.nl]; [redacted] -
DGMI[[redacted]@minienw.nl]; Postbus DGLM[[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGLM
Sent: Wed 8/31/2022 5:06:40 PM
Subject: Agenda en stukken Voortgangsoverleg Schiphol donderdag 1 september
Received: Wed 8/31/2022 5:06:42 PM
Agenda - Voortgangsoverleg Schiphol d.d. 1 september 2022.DOCX
Bijlage 1 Gespreksnotitie bijpraatoverleg LNV IenW Natuurvergunning Schiphol vs 4.docx
Bijlage 2 CONCEPT Gespreksnota capaciteitsreductie Schiphol.docx

Dag allen,
Hierbij de agenda en stukken voor het overleg over Schiphol van morgenmiddag.
Groet,
[redacted]

Programma Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 82515| Den Haag
Postbus 20901 | 2500| Den Haag
M[redacted]
[redacted]@minienw.nl

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Programma Schiphol

's-Gravenhage
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

Datum
31 augustus 2022

agenda

Betreft	Agenda Voortgangsoverleg Schiphol
Vergaderdatum	1 september 2022
Vergadertijd	16.30 – 17.15 uur
Vergaderplaats	Webex

1. Opening

Gedeeld beeld n.a.v. oprichting van het overleg

2. Actualiteit

3. Inhoudelijk

- Gespreksnotitie bijpraatoverleg LNV IenW Natuurvergunning Schiphol

  Bijlage 1 Gespreksnotitie bijpraatoverleg LNV IenW Natuurvergunning Schiphol

- Voortgang aanvraag natuurvergunning Schiphol, ter informatie

  Zie Ad 1 achter deze agenda (p.3) - Toelichting DGMI eerste appreciatie stukken die door Schiphol zijn ingediend maandag jl. –

buiten verzoek

4. Vooruitblik volgend overleg

Voorgestelde voorraadagenda:

- LVB Schiphol – doorpraten over systeemkeuze
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Ad 1 bij Voortgang aanvraag natuurvergunning Schiphol, ter informatie door DGMI

Eerste appreciatie van de stukken (cq. aanvulling passende beoordeling Schiphol) van afgelopen maandag:

- Het lijkt er op dat voor het bepalen van de referentiesituatie de uitgangspunten zoals eerder door LNV/DGMI meegegeven zijn opgevolgd.
- Zoals aangekondigd moet er voor de aangevraagde situatie nog wat werk worden verzet:
    - Effecten die op kunnen treden in de transitie van de huidige situatie naar de situatie met 440.000 vliegtuigbewegingen (zogenaamde "omhullende contour met toeslagen")
    - Detailberekening op basis van een verkeersscenario voor 440.000 vliegtuigbewegingen nog nodig om met zekerheid aan te tonen dat de "toeslagen" in de aangevraagde situatie afdoende is om aantasting van natuurlijke kenmerken met zekerheid uit te kunnen sluiten.
    - Effecten als gevolg van verkeersaantrekkende werking nog steeds onduidelijk waardoor exacte stikstofopgave mogelijk nog niet volledig in beeld is gebracht.
    - Pakket aan mitigerende maatregelen vraagt nog uitwerking. Tijdsindicatie wanneer externe saldering gereed is ontbreekt
- In het algemeen goed om nog scherp te krijgen wat de status is van eerdere berekeningen/rapporten. Ook ontbreken nog onderliggende rapportages (wegverkeer) en AERIUS in- en uitvoerbestanden om resultaten goed te kunnen verifiëren. Volgende week inventariseren LNV en DGMI welke onderliggende informatie nog nodig is.
- Ook blijft de juridische onzekerheid op de achtergrond van belang (mogelijke nieuwe jurisprudentie dit najaar):
    - *Maximale rekenafstand*: Schiphol geeft aan dat de 25 kilometer rekengrens een relevante factor is in de berekende effecten.
    - *Additionaliteitsvereiste; extern salderen met agrarische bedrijven*: Op basis van een eigen marktanalyse en oriënterende gesprekken met enkele partijen, merkt Schiphol op dat het reductiepotentieel in de sector 'Industrie' in de voor de luchthaven Schiphol relevante gebieden op korte termijn relatief beperkt lijkt. Onzeker of beleidslijn van LNV overeind blijft, discussie speelt ook in de context van Tracébesluit A27.

buiten verzoek

Gespreksnotitie bijpraatoverleg natuurvergunning Schiphol (voorbereid door LNV en IenW)
Datum: 2 september 2022
Deelnemers: 5.1.2e

Achtergrond

- Op 12 augustus hebben de minister voor Natuur en Stikstof en de minister van IenW overleg gehad met dhr. Benschop van Schiphol over de natuurvergunningaanvraag van Schiphol.
- Nadien heeft met Schiphol ambtelijk overleg plaatsgevonden op 18 en 22 augustus, waarin Schiphol heeft aangegeven haar vergunningaanvraag aan te passen in een aanvraag voor 440.000 vliegtuigbewegingen, in combinatie met een verzoek om toestemmingverlening voor de huidige situatie in de overbruggingsperiode totdat het maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen wettelijk is verankerd.
- Tevens heeft Schiphol aangegeven aanvullende informatie te zullen aanleveren over de mitigatie-opgave bij 440.000 vliegtuigbewegingen.
- Het bevoegd gezag heeft aangegeven – als de passende beoordeling volledig en toereikend is en de mitigerende maatregelen zijn getroffen – voornemens te zijn om een vergunning te verlenen voor 440.000 vliegtuigbewegingen.
- Het bevoegd gezag heeft voorts in beginsel de bereidheid uitgesproken om tijdelijk af te zien van handhaving gedurende een overbruggingsperiode totdat het maximumaantal vliegtuigbewegingen wettelijk is vastgelegd, zodat tussentijds tijdelijk meer vluchten kunnen worden uitgevoerd dan waarvoor vergunning is verleend.
- Op 24 augustus heeft DGLM met dhr. Benschop gesproken, waarin dit beeld is bevestigd.
- Schiphol heeft deze aanpak op donderdag 25 augustus besproken met de Raad van Commissarissen, wat geen andere inzichten heeft opgeleverd.
- Op 29 augustus 2022 heeft Schiphol haar vergunningaanvraag aangepast en de op 14 juli 2022 door het bevoegd gezag gevraagde aanvullende informatie aangeleverd en aangekondigd nadere informatie binnen afzienbare tijd te zullen aanleveren.

Het bevoegd gezag, IenW en Schiphol zien deze voortgang als positief. Vergunningverlening op 440.000 wordt als politiek houdbaar ingeschat, evenals het tijdelijk afzien van handhaving van een hoger aantal vluchten tijdens een overbruggingsperiode, totdat wettelijke verankering van 440.000 is gerealiseerd. Schiphol gaf aan het tijdelijk afzien van handhaving te kunnen accepteren gedurende een tijdelijke overbruggingsperiode. Op basis van een gezamenlijk voorbereide informatienota zijn de ministers van M.IenW en M.NenS over deze stand van zaken geïnformeerd.

Aandachtspunten ter bespreking

Over uitstaande aandachtspunten heeft tussen LNV en IenW ambtelijk overleg plaatsgevonden op 25 augustus, waarbij is afgesproken de onderstaand beschreven uitkomst van dat overleg in een gezamenlijke gespreksnotitie voor te leggen aan het DG-bijpraatoverleg op 2 september 2022.

1. Overbruggingsperiode

Schiphol heeft haar aanvraag aangepast in een verzoek om de exploitatie van Schiphol met "*440.000 vliegtuigbewegingen voor het moment dat het nieuwe LVB in werking treedt (dan wel voor zover aan de orde, het aantal vliegtuigbewegingen dat uiteindelijk wordt vastgelegd in het nieuwe LVB), in combinatie met een tijdelijke toestemming – voor de periode tot het inwerking treden van het LVB – voor de huidige situatie* ".

Als een vergunning is verleend voor 440.000 vliegtuigbewegingen, interpreteert het bevoegd gezag het verzoek om toestemming voor tijdelijke continuering van de operaties op Schiphol met eventueel een hoger aantal vliegtuigbewegingen tijdens een overbruggingsperiode totdat het de periode totdat een wettelijk aantal vliegtuigbewegingen wettelijk is vastgesteld, als een verzoek om tijdelijk af te zien van handhaving en zal het verzoek als zodanig behandelen.

2. Begrenzing aan het tijdelijk afzien van handhaving (gedogen

Het bevoegd gezag is voornemens het handhavingsverzoek van 12 mei jl. af te wijzen vanwege concreet zicht op legalisatie tot een maximum van 440.000 vliegtuigen en omdat het onevenredig bezwarend zou zijn jegens de luchthaven om handhavend op te treden tegen het tijdelijk hoger aantal vliegtuigbewegingen, onder de volgende condities:

- Er is zicht op de maatregelen die zijn vereist om het aantal van 440.000 vliegbewegingen te mitigeren.
- De tijdelijke periode waarin wordt afgezien van handhaving duurt uiterlijk tot 1 november 2023, waarna verwacht wordt dat – in lijn met de hoofdlijnenbrief Schiphol[1] – de operaties op Schiphol zijn teruggebracht tot het maximumaantal van 440.000 vliegtuigbewegingen.
- Er is zicht op de natuurschade die het tijdelijk aantal vliegbewegingen boven 440.000 veroorzaakt en op de maatregelen die Schiphol treft om het aantal vliegbewegingen zo snel als mogelijk terug te dringen.

Daarmee wordt de huidige gedoogsituatie waarin nog geen natuurvergunning voor Schiphol bestaat, tijdelijk gecontinueerd. Zodra een natuurvergunning is verleend voor 440.000 vliegbewegingen en de bijbehorende stikstofdepositie, treedt vervolgens een nieuwe gedoogsituatie in (tijdelijk afzien van handhaving) gedurende een in de tijd tot 1 november 2023 gelimiteerde overbruggingsperiode, ook als op die datum onverhoopt de wettelijke verankering van de capaciteitsbeperking (440k) nog niet van kracht is. Hiertoe zal het bevoegd gezag de motivering van ontwerpbesluit op het handhavingsverzoek van 12 mei jl. ambtelijk inhoudelijk coördineren en afstemmen met IenW. Het is niet met zekerheid te voorspellen of afwijzing van het handhavingsverzoek in rechte overeind zal blijven.

IenW en LNV achten het van belang dat tempo wordt gemaakt met de capaciteitsbeperking van Schiphol indachtig het kabinetsstreven om dit per 1 november 2023 te realiseren. Daartoe dient ook het pakket aan benodigde mitigerende maatregelen zo spoedig mogelijk en uiterlijk per 1 november 2023 geeffectueerd te zijn. Daarom overlegt het bevoegd gezag periodiek met Schiphol over de voortgang. Een en ander werkt ook door als incentive voor het slotallocatieproces, waarvoor Schiphol de capaciteitsdeclaratie opstelt. Dat betekent concreet dat Schiphol het aantal historische slots maximaal reduceert en niet opnieuw uitgeeft (thans staat de teller op 478.000).

3. Gedetailleerde berekening

Uit de brief van 29 augustus 2022 van Schiphol volgt dat Schiphol de passende beoordeling voor haar vergunningaanvraag voor 440.000 vliegtuigbewegingen baseert op 500.000 vliegtuigbewegingen met de daarbij behorende gedetailleerde kwantitatieve berekeningen van de stikstofdepositie. Schiphol zal motiveren dat een lager aantal vliegtuigbewegingen (440.000) past binnen de aangeleverde passende beoordeling voor 500.000 vliegtuigbewegingen ("omhullende contour" genaamd). Bij 440.000 vliegtuigbewegingen treden verschuivingen op in de lokale stikstofdeposities doordat meer verkeer uit oostelijke richting op de Polderbaan moet worden afgewikkeld. Om die lokale effecten te mitigeren, wil Schiphol extra mitigerende maatregelen treffen ("toeslagen" genoemd). Die zijn additioneel aan de mitigerende maatregelen die voor 500.000 vliegtuigbewegingen. De passende beoordeling voor 500.000 vliegbewegingen maakt de afwijzing van het handhavingsverzoek ten aanzien van het aantal vliegbewegingen boven de 440.000 vanwege onevenredigheid juridisch sterker, omdat hiermee aangetoond kan worden dat het natuurbelang niet wordt geschaad.

Ofschoon die motivering mogelijk volstaat in het kader van de Wet natuurbescherming, vinden LNV en IenW het toch noodzakelijk dat een gedetailleerde kwantitatieve berekening wordt aangeleverd voor 440.000 vliegtuigbewegingen, zoals dat voor 500.000 wordt gedaan. Alleen met een detailberekening op basis van een verkeersscenario voor 440.000 vliegtuigbewegingen kan met zekerheid aangetoond worden dat de "toeslagen" in de aangevraagde situatie afdoende is om aantasting van natuurlijke kenmerken met zekerheid uit te kunnen sluiten. LNV en IenW/DGMI gaan Schiphol vragen om die berekening alsnog aan te leveren en kunnen accepteren dat daarmee enige extra tijd gemoeid is. Dat leidt niet tot vertraging omdat Schiphol in haar brief van 29 augustus 2022 aangeeft dat nadere informatie op onderdelen later dit jaar wordt aangeleverd. Als Schiphol niet vrijwillig meewerkt, kan het bevoegd gezag er eventueel formeel om verzoeken.

Een en ander is enerzijds in het belang van Schiphol, omdat het daarmee transparanter inzichtelijk maakt op welke wijze zij haar stikstofopgave mitigeert en voorkomt dat bij openbaarmaking van de vergunningaanvraag het beeld ontstaat dat voor 440.000 vliegtuigbewegingen een grotere stikstofopgave bestaat en wordt gemitigeerd dan voor 500.000 vliegtuigbewegingen.

[1] Kst. 29 665 nr. 432

Anderzijds is het politieke belang van LNV en IenW dat zonder gedetailleerde kwantitatieve berekeningen voor 440.000 vliegtuigbewegingen de stikstofreductie voor Natura 2000-gebieden niet inzichtelijk is en evenmin leidt tot een navolgbare en inzichtelijke kwantitatieve onderbouwing waaruit blijkt dat ook de luchtvaart bijdraagt aan de beperking van stikstofuitstoot. Immers de passende beoordeling is thans gedimensioneerd op de huidige situatie waarin 500.000 vliegtuigberekeningen zijn toegestaan.
Voorts geldt dat de gedetailleerde kwantitatieve berekeningen noodzakelijk zijn voor de actualisatie van het milieueffectrapport MER (bevoegd gezag DGMI), t.b.v. een gewijzigd LVB waarin de capaciteitsbeperking van Schiphol wettelijk wordt vastgelegd. Als die getailleerde berekeningen onderdeel zijn van de passende beoordeling voor de natuurvergunning kan worden voorkomen dat de passende beoordeling voor de natuurvergunning en de actualisatie van het MER uiteenlopen, een wens die ook door Schiphol wordt onderschreven.

Mocht Schiphol onverhoopt niet mee willen werken aan deze gedetailleerde berekening als onderdeel van de vergunningaanvraag bestaat de kans dat later in de tijd (voor of na besluit op vergunningaanvraag) geconstateerd wordt dat aanvullende mitigerende maatregelen benodigd zijn waardoor de passende beoordeling onderliggend aan de vergunningaanvraag niet meer doelgeschikt is voor het MER onderliggend aan de wijziging van het LVB. Als Schiphol geen operationele maatregelen voorhanden heeft om een aanvullende stikstofopgave uit te kunnen sluiten kan in dat geval het bevoegd gezag verplichten tot actualisatie van de vergunning.

Procedureel heeft het ook de voorkeur om gelijke tred te houden met de m.e.r.-procedure. Wanneer de besluitvorming over de natuurvergunning en de m.e.r.-procedure uiteenlopen ontstaat het risico dat het besluit over de natuurvergunning kwetsbaar wordt bij beroep. Helemaal gezien het feit dat de Commissie voor de m.e.r. nog gevraagd wordt de aanvulling op het MER (inclusief passende beoordeling) te toetsen. Bij een gelijke tred van de procedures kan LNV voorafgaand aan het definitief besluit op de vergunningaanvraag het definitief toetsingsadvies (of als de passende beoordeling eerder gereed is het "voorlopig" advies) van de Commissie voor de m.e.r. betrekken.

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
Cc: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl]
From: [redacted] - DGMI
Sent: Thur 9/8/2022 4:57:55 PM
Subject: RE: DG-overleg met LNV morgen
Received: Thur 9/8/2022 4:57:55 PM

Toch even in alle scherpte en om misverstanden te voorkomen: wij kunnen niks aan LNV vragen. Zij zullen vanuit hun bevoegd gezagrol een eigen afweging moeten maken hoe om te gaan met het handhavingsverzoek en de vergunning. Net zoals DGMi een eigen bevoegdheid heeft in het kader van de mer. In de notitie die is voorbereid is ook expliciet gemaakt dat ieder vanuit de eigen bevoegd gezagrol aan dit overzicht heeft gewerkt.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>
Datum: donderdag 08 sep. 2022 5:43 PM
Aan: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: DG-overleg met LNV morgen

Hi [redacted]

Naar aanleiding van het gesprek met de minister vanmiddag toch nog even voor het DG-overleg morgen. Het is denk ik goed om met [redacted] echt even goed stil te staan bij wat we van LNV vragen. Namelijk dat LNV - ook al wij de capaciteitsreductie nog niet (helemaal) in wetgeving hebben kunnen vastleggen - toch bepaalt dat met ingang van 1/1/2023 niet meer vluchten worden toegestaan dan de 440K. Dat loopt dan ofwel via de vergunning, ofwel via de tijdelijke gedoogconstructie. Dat vergt dus stevige stellingname van LNV. Waarbij ik me voor kan stellen dat die ook nog politiek afgedekt moet worden.

Verder goed voor jou om te weten (en om gedeeld beeld over te hebben) het proces dat Schiphol nu nog moet doorlopen:
- ze hebben dus eind augustus de afgesproken aanvullingen geleverd en de aanvraag teruggebracht naar 440K.
- eind september volgt nog een aanvullende "opplus-actie" gericht op 440K, want daarvoor was de termijn van eind augustus te kort.
- Daarna moet nog de definitieve berekening gemaakt worden en moeten natuurlijk nog de mitigerende maatregelen getroffen worden.
Zal echt nog stevig veel tijd vergen voor Schiphol.

[redacted] begreep overigens net van DGMI dat de passende beoordeling (stand eind augustus) nog niet goed genoeg zou zijn om met het argument van zicht op legalisering tot een besluit op het handhavingsverzoek te komen. Dit zou met name op de verkeersaantrekkende werking zitten. Zet DGMI op papier voor morgen en zal [redacted] inbrengen. Vergt afweging of we Schiphol verder de duimschroeven aandraaien, of nog weer verder voort modderen.

Vanuit DGLM-perspectief zitten wij natuurlijk ook nog met het belang van snelheid van de natuurvergunning gelet op het LVB, dus moeten DGMI ook scherp houden op "wat is er echt nodig" en wat is nice to have. Waarmee ik niet wil zeggen dat oordeel van DGMI op de verkeersaantrekkende werking niet klopt (want dat hebben we nog niet kunnen beoordelen). Maar we moeten belang van snelheid en pragmatiek ook in de gaten houden.

[redacted] schuift aan morgenochtend.

Groet,
[redacted]
Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

From: 5.1.2e - DGMI
Location: Webex
Importance: Normal
Subject: FW: klokken gelijk natuurvergunning en mer
Start Date/Time: Tue 9/20/2022 3:00:00 PM
End Date/Time: Tue 9/20/2022 3:30:00 PM
klokken gelijk natuurvergunning en mer

Lijkt mij handig als jullie hier ook bij zijn.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>
Wanneer: 20 sep. 2022 16:00
Onderwerp: klokken gelijk natuurvergunning en mer
Locatie: Webex

14-9IGOp verzoek is het overleg verschoven. E.e.a. in overleg met 5.1.2e
13-9IGOp verzoek van 5.1.2e s dit overleg ingepland.
-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

5.1.2i

5.1.2l

To: Postbus Secretariaat POLS[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e - DGWB[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Mon 9/12/2022 7:52:45 PM
Subject: klokken gelijk natuurvergunning en mer
Received: Mon 9/12/2022 7:52:47 PM

Hoi 5.1.2e

Zou jij op korte termijn een afspraak in de agenda[s van de collega[s in de cc en mijzelf kunnen prikken van 3 kwartier?

@5.1.2e : leek 5.1.2e en mij goed om even de klokken gelijk te zetten, aangezien er laatste tijd weer veel ontwikkelingen zijn geweest rondom passende beoordeling en het mer. Goed om onze inzet samen te scherpen en af te stemmen (uiteraard rekening houdend met verschillende rollen en verantwoordelijkheden).

Groet en dank,
5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

M 5.1.2e
E 5.1.2e@minienw.nl

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
Cc: 5.1.2e - HBJZ[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Wed 9/21/2022 2:56:42 PM
Subject: IENW BSK-2022 211237_02. Beantwoording schriftelijke vragen lid Van Raan (PvdD)_ (003)
Received: Wed 9/21/2022 2:56:00 PM
IENW BSK-2022 211237_02. Beantwoording schriftelijke vragen lid Van Raan (PvdD)_ (003).docx

5.1.2e
Dit is de beantwoording van de vragen van Van Raan waarin ook de laatste opmerkingen van HBJZ zijn verwerkt.
5.1.2e

To: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e @minienw.nl]
From: 5.1.2e DGMI
Sent: Thur 9/22/2022 6:22:50 PM
Subject: FW: Overgangsrecht
Received: Thur 9/22/2022 6:22:51 PM

Beste 5.1.2e
Begreep van 5.1.2e dat je graag de origineel wilde ontvangen waarna verwezen wordt in de Kamervragen van lid Van Raan, bijgaand.
Groet, 5.1.2e

Reeds openbaar

Reeds openbaar

Reeds openbaar

Reeds openbaar

To: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGLM[[redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGMI[[redacted] @minienw.nl]; [redacted] @minlnv.nl [redacted] @minlnv.nl]
Cc: [redacted] DGMI[[redacted] @minienw.nl]; [redacted] - DGLM[[redacted] @minienw.nl]; [redacted] @minlnv.nl]
From: [redacted] - DGLM
Sent: Mon 9/26/2022 9:30:25 AM
Subject: RE: [redacted] nz. Schiphol
Received: Mon 9/26/2022 9:30:45 AM
Gespreksnotitie 3DG overleg Schiphol def.docx

Beste allen,
Met dank voor ieders bijdrage, zie bijgaand de door [redacted] aangekondigde notitie voor het overleg vanmiddag.
Met groet,

[redacted]
[redacted]
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
M [redacted]
E [redacted] @minienw.nl

Van: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 23 september 2022 14:01
Aan: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl>; [redacted] @minlnv.nl
CC: [redacted] - DGMI < [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGLM < [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: [redacted] inz. Schiphol

Beste mensen,
Er is deze week hard gewerkt aan voorbereiding van het dg-overleg van maandag. Het is alleen niet gelukt om een 100 procent-versie vandaag af te ronden. Het stuk wordt jullie maandag nagestuurd als alle betrokken bevoegde gezagen de laatste versie hebben kunnen bekijken. Dat is wel belangrijk dus hoop op jullie begrip voor de late nazending!
Groet en goed weekend,
[redacted]
Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

GESPREKSNOTITIE VERVOLGSTAPPEN VERANKERING MAXIMAAL AANTAL VLIEGTUIGBEWEGINGEN 440.000, NATUURVERGUNNING SCHIPHOL EN BESLUIT OP HANDHAVINGSVERZOEK

1. Inleiding

In deze gespreksnotitie wordt de stand van zaken en planning geschetst voor de wijziging van het LVB (inclusief het MER), de procedure voor de natuurvergunning Schiphol en het Besluit op het handhavingsverzoek. IenW en LNV werken hieraan vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid en binnen de eigenstandige rol van de bevoegd gezagen.

Met betrekking tot de natuurvergunning (en passende beoordeling) zijn er onlangs vragen gerezen omtrent de verkeersaantrekkende werking. Overleg hierover met Schiphol vindt vandaag plaats. Verder is het effectueren van mitigerende maatregelen door Schiphol urgent, omdat zonder deze maatregelen kan geen ontwerp-vergunning worden opgesteld. Daarnaast is LNV in gebreke gesteld wegens het niet (tijdig) nemen van een besluit op het handhavingsverzoek. Gelet op die beslistermijn moet hier op korte termijn een (ontwerp)besluit op genomen worden.

5.1.2i

5.1.2i

buiten verzoek

buiten verzoek

Bijlage : Stand van zaken natuurvergunning /besluit op handhaving

Schiphol heeft 29 augustus 2022 een aanvulling op de aanvraag ingediend, nader aangevuld t.a.v. de effecten in de transitieperiode naar 440K d.d. 19 september;

- In de aanvulling is opgenomen dat er externe mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn maar deze zijn nog niet uitgewerkt. Wel heeft men naar potentiële mogelijkheden gekeken. Mondeling heeft Schiphol aangegeven vermoedelijk tot en met a.s. december nodig te hebben om de maatregelen concreet te maken;
- Bij toetsing van de aanvulling zijn er in ieder geval vragen gerezen over de wijze waarop de verkeersaantrekkende werking is berekend. Dit leidt mogelijk tot een grotere stikstofopgave voor Schiphol. Schiphol heeft verzocht om overleg hierover, omdat men meent dat er wel juist is gerekend. Dit overleg zal maandag 26 september plaatsvinden.
- Overleggen over de andere punten (voortoetsoverleg) worden gepland;
- (Ontwerp-)vergunning kan pas worden opgesteld als mitigerende maatregelen voldoende zeker zijn d.w.z. vergunningen van saldogever zijn ingetrokken/aangepast of in ieder geval als de contracten Schiphol-saldogever zijn getekend.

5.1.2i

5.1.2i

buiten verzoek

buiten verzoek

To: 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Fri 9/30/2022 8:43:34 AM
Subject: RE: De vraag aan de LA
Received: Fri 9/30/2022 8:43:35 AM

5.1.2i

Spreek je later!
5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Datum: vrijdag 30 sep. 2022 8:53 AM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: FW: De vraag aan de LA

Ter info

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e@minienw.nl>
Datum: vrijdag 30 sep. 2022 8:41 AM
Aan: 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM < 5.1.2e@minienw.nl>
Onderwerp: De vraag aan de LA

De uitvraag aan de LA luidt:

5.1.2i

5.1.2l

Groet,

5.1.2e

.....

M 5.1.2e

To: 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e 5.1.2e DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e DGLM[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGLM 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - HBJZ[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - HBJZ 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - HBJZ[5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl]; 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl]
From: 5.1.2e - DGMI
Sent: Tue 10/4/2022 6:38:14 AM
Subject: FW: vraag verkeersaantrekkende werking Schiphol [PRDF-11013311]
Received: Tue 10/4/2022 6:38:16 AM

Bijgaand de reactie van de landsadvocaat

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2e Pels Rijcken 5.1.2e@pelsrijcken.nl>
Datum: maandag 03 okt. 2022 10:46 PM
Aan: 5.1.2e@minezk.nl>
Kopie: 5.1.2e@minezk.nl>, 5.1.2e@minlnv.nl>, 5.1.2e - DGMI 5.1.2e@minienw.nl>, 5.1.2e@minlnv.nl>, 5.1.2e Pels Rijcken 5.1.2e@pelsrijcken.nl>, 5.1.2e@minezk.nl>, 5.1.2e 5.1.2e@minlnv.nl>
Onderwerp: RE: vraag verkeersaantrekkende werking Schiphol [PRDF-11013311]

Beste 5.1.2e

5.1.2l

Met vriendelijke groet,

5.1.2e Bezuidenhoutseweg | Postbus, | 5.1.2e@pelsrijcken.nl | www.pelsrijcken.nl |

Printen, echt nodig?

doc 0085

Overlap met ID 550147

Overlap met ID 550147 doc 0085

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 is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Het bericht kan vertrouwelijke informatie bevatten waarvoor het beroepsgeheim van advocaat of notaris geldt. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Alle werkzaamheden worden verricht op grond van een overeenkomst van opdracht als bedoeld in artikel 7:400 van het Burgerlijk Wetboek met de naamloze vennootschap Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het Handelsregister onder nr. 27283716. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie rechtbank Den Haag onder nr. 36/2020. Daarin is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen. De algemene voorwaarden zijn te raadplegen op www.pelsrijcken.nl/algemene-voorwaarden en worden op verzoek langs elektronische weg of op andere wijze kosteloos aan u toegezonden.

This message is solely intended for the addressee and may contain information that is confidential and legally privileged. If you are not the intended recipient please notify the sender immediately and delete this message. All our services are performed by virtue of an agreement for the supply of services as referred to in Section 7:400 of the Dutch Civil Code between Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. and the client. Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. is a public limited company that is based in The Hague and registered with the Chamber of Commerce Haaglanden under number 27283716. All services provided are subject to our general terms and conditions which include a limitation of liability clause and are deposited with the District Court of The Hague under number 36/2020. Our general terms and conditions can be found on our website www.pelsrijcken.nl/en/general-terms-and-conditions and upon request we will provide you with a copy, free of charge.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ Economie
Leefomgeving

Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e @
minienw.nl

Datum
5 oktober 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/235068

nota ter informatie

Annotatie M IenW overleg natuurvergunning Schiphol

Inleiding

Ter voorbereiding op het overleg morgenmiddag met M NenS, ambtelijk FIN en ambtelijk AZ (12.30-13.00 uur, via webex) heeft LNV (met input van DGMI en DGLM) een presentatie voorbereid die u bijgevoegd aantreft. Kritisch is de afbakening van de toename van het wegverkeer buiten het projectgebied als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen resp. passagiers in vergelijk met de referentiesituatie (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Zoals u op 3 oktober jl. mondeling is toegelicht, heeft LNV advies gevraagd aan de Landsadvocaat dat u eveneens bijgevoegd aantreft.

5.1.2l

Presentatie

In de bijgevoegde presentatie worden varianten geschetst om aan de Wnb-vergunning en de MER-procedure een vervolg te kunnen geven. Tevens worden de consequenties voor tijdpad en besluitvorming geschetst. De belangrijkste conclusies zijn:

- Het is niet realistisch om de alternatieve afbakening van het studiegebied voor verkeersaantrekkende werking, zoals aangeleverd door Schiphol, te accepteren.
- Daardoor is verlening van een natuurvergunning niet eerder dan 2025 mogelijk. Omdat de natuurvergunning randvoorwaardelijk is, geldt die vertraging ook voor het LVB.
- Onderzoek naar een mogelijke alternatieve afbakening van het studiegebied heeft als potentie dat de resulterende stikstofopgave voor Schiphol overzichtelijker en wellicht beperkter wordt, waardoor eerder

een natuurvergunning kan worden verleend en een LVB kan worden vastgesteld. Dat staat echter niet op voorhand vast.

- Gegeven het tijdpad voor de behandeling en verlening van de natuurvergunning en het totstandkoming van het LVB is een spoedig besluit op het voorliggende handhavingsverzoek noodzakelijk om tijdig uitvoering te kunnen geven aan het kabinetsbesluit en de operaties op de luchthaven (gezien het publiek belang dat daarmee wordt gediend) te kunnen continueren.

U kunt benadrukken dat de varianten geen alternatieven zijn maar parallel ten uitvoer gebracht kunnen worden, dus het doen van onderzoek naar alternatieve afbakening van het studiegebied gelet op het specifieke karakter van het verkeerspatroon en de ligging van de luchthaven Schiphol, Schiphol verzoeken de passende beoordeling aan te vullen, ermee instemmen dat Schiphol aansluit bij gebiedsprocessen voor het vinden van de benodigde stikstofruimte voor zover zij die niet op eigen kracht kan vinden.

Onderzoek vergt een zorgvuldig geformuleerde uitvraag zodat hetgeen aan verkeersaantrekkende werking betrouwbaar kan worden toegerekend gelet op het specifieke karakter van het verkeerspatroon en de ligging van de luchthaven Schiphol op objectieve gronden gemotiveerd kan worden, en daarmee los kan staan van de generieke aanpak zoals deze reeds aanvaard is bij wegenprojecten.

Gesprekspunten

1) Besluitvorming natuurvergunning en totstandkoming gewijzigd LVB

U kunt inbrengen dat de inzet tot op heden er altijd op gericht is geweest dat het initiatief bij Schiphol ligt en blijft liggen, als het gaat om het opleveren van een toereikende passende beoordeling en de mitigatie van de stikstofopgave.

Voorkomen moet worden dat het aansluiten door Schiphol bij gebiedsprocessen ertoe leidt dat het initiatief verschuift naar de overheid om in de benodigde stikstofruimte voor Schiphol te voorzien. Complicerend is de zorg dat de inzet op piekuitstoters naar aanleiding van rapport Remkes de gebiedsprocessen vooral ingewikkelder zou kunnen maken. De enige manier waarop het initiatief aan de zijde van Schiphol kan blijven is door vanuit LNV termijnen te blijven stellen in het reguliere handhavingsspoor.

Belangrijk voor verder overleg met Schiphol is dat de rijksoverheid (bevoegde gezagen) één lijn trekt én blijft trekken en daarin gezamenlijk optrekt. Geadviseerd wordt eerst op DG-niveau het overleg met Schiphol te voeren zodat escalatie op bewindspersoon-niveau mogelijk blijft.

Onbekend is hoe Schiphol zal reageren op een verzoek om de passende beoordeling voor wat betreft verkeersaantrekkende werking aan te vullen conform de uitgangspunten die de bevoegde gezagen hanteren en waarin zij worden bevestigd door de Landsadvocaat.

2) Beslissing op handhavingsverzoek MOB van 12 mei jl. in relatie tot Kabinetsbesluit

Op 12 mei heeft MOB bij de minister van NenS een handhavingsverzoek ingediend. Inmiddels is wegens het uitblijven van een beslissing op het handhavingsverzoek binnen de wettelijke termijnen een ingebrekestelling

ingediend. Een beslissing moet binnen 6 maanden zijn genomen (dus uiterlijk november 2022). Deze beslistermijn kan inmiddels niet meer worden gehaald.

Van belang is de inhoud en kwaliteit van een besluit op het handhavingsverzoek. Daarin zou het afzien van handhaving beperkt moeten worden tot een maximumaantal van 440.000 vliegtuigbewegingen, conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol. Tegen de achtergrond van de vertraging in het vergunningverleningsproces is die verankering in toenemende mate essentieel.

Ambtelijk is over dit laatste constructief gesproken tussen IenW en LNV, waarbij is geconstateerd dat het van belang is dat een handhavingsbesluit zo spoedig mogelijk, en uiterlijk in februari 2023 is genomen in het licht van de noodzakelijke duidelijkheid in het slotallocatieproces dat in maart 2023 start voor het gebruiksjaar 2023/2024 (start per 1 november 2023).

Factsheet
Bijgevoegd treft u ook een factsheet aan om een indicatief beeld te geven van de mogelijkheden om aan de bronkant te sturen met oog op inperking van de verkeersaantrekkende werking. Het sturen op vliegtuigbewegingen is maar beperkt effectief. Het sturen op meer elektrisch (bus)vervoer of het OV heeft wel rechtstreeks impact.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
De inhoud van de procesadviezen van de Landsadvocaat en de uitvraag vanuit LNV, zoals bijgevoegd, kunnen vanwege het procesbelang niet openbaar gemaakt worden.

5.1.2e

Luchtvaartplanning

Tbv Staf M 19 juni 2019

Luchtvaartnota/Schiphol MT tot 5 juli

Producten:

- Gecombineerde MR-notitie: strategische koers LVN/Sch
- Hoofdlijnenbrief TK: gebaseerd op notitie/Reactie RLI-ORS

Planning:

- Bespreking DG-niveau (CFEZIL): gedaan
- Toezenden MR notitie RFEZIL: gedaan
- Bespreking RFEZIL: 25 juni.
- MR: 28 juni of 5 juli: communicatie, stakeholders, omgeving
- Verzenden brief: direct na MR. NB. Kamerreces vanaf 5 juli.

buiten verzoek