



Minister

**Bestuurskern**Directie Duurzame  
Leefomgeving & Circulaire  
Economie  
Leefomgeving

Den Haag

**Contactpersoon**

10 2 e

M +31(10.2.e

10 2 e @

minienw.nl

**Datum: 7 april 2021****Kenmerk**

IENW/BSK-2021/103377

**Bijlage(n)**

-

# nota ter informatie

Hoofdpunten conceptadvies Commissie voor de m.e.r. over milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (LVB)

## Inleiding

Vooruitlopend op het conceptadvies over het MER Schiphol heeft de Commissie voor de m.e.r. (CMER) IenW op 6 april geïnformeerd over de hoofdpunten uit het advies. Het volledige advies en daarmee de onderbouwing van ieder punt ontvangt IenW naar verwachting donderdag 8 april. U ontvangt middels deze nota inzage in de hoofdpunten van het conceptadvies vanwege de in potentie verstreckende gevolgen voor de inhoudelijke onderbouwing van het besluit (het LVB Schiphol).

## Samenvatting; belangrijkste punten met toelichting

**1. Vergelijk oude en nieuwe stelsel.** CMER stelt dat een onjuiste vergelijking is gemaakt omdat autonome ontwikkelingen tot aan 2020 niet zijn meegenomen in de referentiesituatie (oude stelsel).

*Toelichting: In het MER is voor de referentiesituatie uitgegaan van de verkeerssituatie in 2015. Er zijn daarmee geen hypothetische aannamen gedaan over de mogelijke autonome ontwikkelingen van het verkeer binnen het huidige stelsel. Naar aanleiding van eerdere opmerkingen van DGMI in het kader van de voortoets heeft Schiphol per milieuaspect beoordeeld of de gevolgen voor het milieu in de referentiesituatie naar verwachting representatief, conservatief of juist vooruitstrevend zijn.*

**2. Uitgangspunten berekening stikstofdepositie.** CMER stelt dat het MER onvoldoende motiveert waarom van 480.000 vluchten is uitgegaan als referentiesituatie; voor de bepaling van de nu te vergunnen stikstofemissies dezelfde methode gebruikt had moeten worden als voor de bepaling van de emissies die in het verleden plaatsvonden; naar het oordeel van de Commissie het voor de referentiesituatie veronderstelde gebruik van de luchthaven in werkelijkheid niet kon voorstaan.

*Toelichting: LNV is primair aan zet voor de reactie op het advies m.b.t. de uitgangspunten voor de berekeningen over de stikstofdepositie. Dit vanwege*

de samenhang met de lopende besluitvorming op aanvraag natuurvergunning waar dezelfde passende beoordeling onderliggend aan is. 11.1 10.2.g

. Hier zal goed naar gekeken moeten worden en waarschijnlijk nadere onderbouwing vereisen. Nog onduidelijk is wat de impact gaat zijn op de definitieve vergunning. Als afgeleide heeft dit mogelijk ook consequenties voor uw beoordeling van de passende beoordeling onderliggend aan het LVB.

### **Samenvatting; kleinere punten**

**3. Afbakening studiegebied CO2-emissies.** CMER stelt dat de CO2-emissies voor het gehele traject (en niet alleen tot 3000 voet) bekend moeten zijn om te kunnen beoordelen wat de groei van het verkeer betekent voor die emissies.

**4. Cumulatie van geluid.** Volgend CMER laat het MER niet zien hoe de geluidbelasting van Schiphol zich verhoudt tot de belasting van andere geluidbronnen, zoals weg- en spoorverkeer.

### **Vervolg**

Maandag 19 april volgt een bespreking met CMER. Ambtelijk wordt ter voorbereiding op het gesprek met de CMER een schriftelijke reactie voorbereid met input van DGLM en Schiphol, en in afstemming met HBJZ/WIO en LNV.

CMER is voornemens om het advies over het NNHS te publiceren op woensdag 21 april (gelijktijdig met het advies over de plan-MER onderliggend aan de luchtruimherziening). Voorafgaand aan de publicatie van het advies do

Hebben we daar ook zicht op de inhoud?

CMER wordt u nog uiterlijk 19 april een procesmatige Kamerbrief voorgelegd en wordt u geïnformeerd over de nadere duiding van het advies. Hierbij betrekken we zowel de uitkomsten van het gesprek met de CMER als de belangrijkste inzichten vanuit de zienswijzenprocedure. In afstemming met DCO zal een woordvoeringslijn worden opgesteld.

10.2.e



Minister

**Bestuurskern**Directie Duurzame  
Leefomgeving & Circulaire  
Economie  
Leefomgeving

Den Haag

**Contactpersoon**

10 2 e

M +31(10.2.e

10 2 e @

minienw.nl

**Datum****Kenmerk**

IENW/BSK-2021/110035

**Bijlage(n)**

3

# nota ter informatie

Hoofdpunten reactie op conceptadvies Commissie voor de m.e.r. over milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (LVB)

## Inleiding

Maandag 19 april is een bespreking van het eindconceptadvies (**bijlage 1**) met CMER. Ter voorbereiding op het eindgesprek met de CMER is ambtelijk een schriftelijke reactie in voorbereiding door DGMI met input van DGLM en Schiphol, en in afstemming met HBJZ/WIO en LNV (**bijlage 2**). U ontvangt middels deze nota een korte beschrijving van de fundamentele punten uit het advies en onze reactie. Schiphol heeft als initiatiefnemer ook een eigen reactie opgesteld die separaat wordt aangeboden de CMER (**bijlage 3**). Deze is in lijn met de reactie vanuit het ministerie. LNV heeft aangegeven vandaag voor de uitgangspunten van de stikstofberekeningen nog een nadere onderbouwing (ter verwerking in de schriftelijke reactie) aan te leveren. Ook is Schiphol gevraagd om nog verder in te gaan op het realiteitsgehalte van de vlootsamenstelling.

## Conceptadvies van CMER

In algemene zin vindt CMER dat: "het MER zeer zorgvuldig is voorbereid en is opgebouwd. De opstellers hebben ervoor gezorgd dat de meeste keuzes voldoende zijn toegelicht, en dat die keuzes en de gebruikte gegevens en rekenmethoden over het algemeen herleidbaar zijn. De effecten van het LVB worden met goed kaartmateriaal en uitgebreide tabellen inzichtelijk gemaakt, ook op lokaal niveau. Aan alle bronnen van hinder op Schiphol wordt aandacht besteed, zoals aan het platformverkeer en aan de op- en overslag van brandstof". Daarnaast zijn de belangrijkste aandachtspunten uit eerdere adviezen, de modelering van geluid en externe veiligheid, geen onderwerp van discussie meer.

Toch signaleert CMER een aantal tekortkomingen, met de kwalificatie deels onvolledig en deels onjuist zijn. Corrigeren en aanvullen van het MER is naar het oordeel van CMER essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij een besluit over het LVB. Het doel van de bespreking maandag is om inhoudelijk in gesprek te gaan over de overwegingen die ten grondslag

liggen aan het eerdere oordeel van IenW heeft de juistheid en de volledigheid van het MER. Dit betreft twee fundamentele punten.

#### 1. Gemaakte vergelijkingen in het MER

*De commissie signaleert dat ontwikkelingen die in de voorbije jaren plaatsvonden en die los staan van de aanpassing van het LVB, wel zijn meegenomen in de effectbeschrijving van het nieuwe stelsel (conform NNHS) maar niet in die van het oude stelsel (stelsel met handhavingspunten). Daardoor is onduidelijk hoeveel vluchten in 2020 onder het oude stelsel mogelijk zouden zijn, welk deel van de milieugevolgen specifiek is toe te schrijven aan de invoering van het NNHS met een maximum tot 500.000 vliegtuigbewegingen en of de beoogde doelen met de stelselwijziging worden gerealiseerd (met name het zo veel mogelijk afhandelen van het verkeer op banen die de minste overlast veroorzaken).*

##### *Reactie IenW:*

- Idealiter wordt in het MER een vergelijking gemaakt van de beide stelsels voor hetzelfde zichtjaar (situatie 2020). Dat is ook gepoogd maar leidt tot een veelvoud van hypothetische aannames voor de referentiesituatie (omdat al jaren anticiperend op het nieuwe stelsel wordt gevlogen zijn aannames niet te verifiëren met de werkelijkheid). Wat tot gevolg zou hebben dat juist meer onzekerheid in de effectinschatting wordt geïntroduceerd.
- In het gesprek met CMER stellen we daarom de vraag of de alternatieve aanpak van de referentiesituatie zoals voorgesteld door de CMER inderdaad leidt tot een beter inzicht in de effecten van de stelselwijziging.

#### 2. Uitgangspunten berekening stikstofdepositie

*De Commissie constateert dat de uitgangspunten voor de berekening van de stikstofdepositie deels onduidelijk en deels onjuist zijn:*

*A. Het MER motiveert onvoldoende waarom van 480.000 vluchten is uitgegaan als referentiesituatie voor het bepalen van de effecten van de stikstofdepositie op de natuur.*

*B. Voor de bepaling van de nu te vergunnen stikstofemissies is niet dezelfde methode gebruikt als voor de bepaling van de emissies die in het verleden plaatsvonden, terwijl dat voor een correcte beoordeling wel nodig is (zie bijlage totstandkoming van het bestaand recht).*

*C. Voor de berekening van stikstofemissies in de referentiesituatie is uitgegaan van een gebruik van de luchthaven dat zich naar het oordeel van de Commissie in werkelijkheid niet kon voordoen. Daardoor worden voor die situatie de emissies overschat.*

##### *Ad A. Reactie LNV<sup>1</sup>/IenW:*

- **11.1 10.2.g**  
[Redacted text]

<sup>1</sup> LNV is primair aanzet geweest voor de reactie op het advies over de uitgangspunten berekening van stikstofdepositie vanwege de samenhang met de lopende besluitvorming op aanvraag natuurvergunning waar dezelfde passende beoordeling onderliggend aan is.

#### 11.1 10.2.g

- In het gesprek met CMER wordt gevraagd om meer duiding om daarmee ook meer juridische aanknopingspunten te krijgen over het vervolg. Met dat doel wordt ook getoetst of met de aanvullende berekeningen voor de andere mogelijke referentiesituatie zoals gevraagd in de beslissing op bezwaar van RVO (in het kader van het handhavingsbesluit LNV) de juiste opvolging wordt gegeven aan dit advies van de CMER.

#### Ad B. Reactie LNV/IenW:

- CMER stelt dat zowel voor een aangevraagde activiteit als voor het bestaand recht dezelfde uitgangspunten zouden moeten gelden. Het is ons inziens niet noodzakelijkerwijs verplicht om voor de aangevraagde omvang van de lucht- en grondgebonden activiteiten uit te gaan van de dezelfde methodiek als bij het bepalen van de bestaande historische emissierechten (voor zolang op de aanvraag adequate monitoring plaatsvindt). In dit specifieke geval omvat de aanvraag de lucht- en grondgebonden activiteiten behorende bij het project op basis van een realistisch scenario met actuele emissiefactoren.
- In het gesprek stellen we de vraag of ten behoeve van de 'toets aan juridische uitvoerbaarheid' voor het bepalen van de omvang van de aangevraagde activiteit ook aangesloten kan worden bij een realistisch scenario met bijbehorende emissiefactoren (zoals in het MER is gedaan).

#### Ad C. Reactie LNV/IenW:

- 11.1 10.2.g  
[Redacted text]
- In het gesprek toetsen we de juridische interpretatie van de beperkte jurisprudentie op dit punt en wat concreet de aanvullende criteria zijn die CMER voorstelt.

#### Vervolg

CMER is voornemens om het advies over het NNHS te publiceren op woensdag 21 april (gelijktijdig met het advies over de plan-MER onderliggend aan de luchtruimherziening). Voorafgaand aan het publiceren van het advies door CMER wordt u nog uiterlijk 19 april door LNV worden aangeleverd? En het zal sowieso een voorgelegd en wordt u geïnformeerd gezamenlijke brief worden natuurlijk. de CMER. In afstemming met DCO en LNV zal een voorvoeringslijn worden opgesteld. **Idem.**

#### 10.2.e

## GESPREKSNOTITIE EINDCONCEPTADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

### Inleiding

Op 8 april heeft de Commissie voor de m.e.r. (Commissie) het conceptadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020 voorgelegd aan het bevoegd gezag met een uitnodiging daarover in het gesprek te gaan met de werkgroep. Deze gespreksnotitie heeft als doel om de kernvragen te introduceren waar het bevoegd gezag na bestudering van het conceptadvies graag verder over doorspreekt met de werkgroep. Separaat wordt de reactie van de initiatiefnemer aan de Commissie voorgelegd.

De notitie is opgesplitst in twee delen. Deel I. betreft de kernvragen die door het bevoegd gezag worden gesteld. Voor wat betreft de onderwerpen die betrekking hebben op documenten die ook onderliggend zijn aan het Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming zijn deze vragen afgestemd met het ministerie van LNV. Deel II. betreft een reactie van DGLM vanuit hun integrale beleidsverantwoordelijkheid voor luchtvaart en rol als bevoegd gezag voor de Wet Luchtvaart.

De gespreksnotitie is verder gestructureerd naar de titels van de betreffende paragrafen zoals opgenomen in het conceptadvies. In een grijs kader is eerst een citaat opgenomen uit het conceptadvies. Vervolgens volgt de kernvraag, met daarop een toelichting.

### DEEL I. Vragen van het bevoegd gezag in reactie op het eindconceptadvies

#### Referentie voor effecten op de leefomgeving (paragraaf 2.1)

11.1 10.2.g

**Kernvraag #1:** Gegeven het feit dat al jaren anticiperend op het nieuwe stelsel wordt gevlogen leidt een alternatieve aanpak van de referentiesituatie inderdaad tot een beter inzicht in de effecten van de stelselwijziging (zoals benodigd voor doorwerking in het besluit)?

#### Toelichting op kernvraag #1

- Naar de mening van het bevoegd gezag is de toegepaste referentie meer realistisch en minder onzeker dan het alternatief dat door de Commissie wordt voorgesteld. De door de Commissie voorgestelde alternatieve aanpak leidt tot een veelvoud van hypothetische aannames in het verkeersscenario voor de referentiesituatie (omdat al jaren anticiperend op het nieuwe stelsel wordt gevlogen zijn aannames niet te verifiëren met de werkelijkheid). Hetgeen tot gevolg zou hebben dat meer onzekerheid in de effectinschatting wordt geïntroduceerd<sup>1</sup>.
- Leidend voor de afweging van het bevoegd gezag is geweest of de in het MER gehanteerde referentiesituatie zou leiden tot een mogelijke onderschatting van het effect van het nieuwe stelsel.

<sup>1</sup> In een hypothetisch geval had Schiphol binnen het vigerende stelsel haar operaties vanuit geluid kunnen optimaliseren. Door bijvoorbeeld in te leveren op de hub-functie kunnen vluchten meer worden verspreid over de dag en hadden meer vluchten plaats kunnen vinden.

In het MER is deze mogelijke onderschatting beoordeeld in het hoofdstuk Leemten in kennis (paragraaf 10.2).

- Uit het MER blijkt dat 17% van de beschikbare geluidsruimte onbenut blijft in de gekozen referentiesituatie. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de vergelijking tussen 2015 en de 2020 situatie een conservatieve benadering (het verschil zou immers bij volledige benutting kleiner zijn).
- Door de huidige logistieke afhandeling en de verkeerssamenstelling uit 2015 incl. stuurmaatregelen te betrekken, sluit de referentiesituatie beter aan bij de realiteit en referentiebeleving van bijvoorbeeld omwonenden.
- In het MER is indicatief onderzocht hoeveel vluchten mogelijk zijn in het vigerende stelsel voor de situatie in 2020. Het blijkt dat de situatie in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen niet te realiseren is in het vigerende stelsel, ook niet met stuurmaatregelen. Met stuurmaatregelen en een afschaling van het aantal vluchten tot ca. 459.000 vluchten is de situatie 2020 wel te realiseren<sup>2</sup>. Dat aantal is echter dermate veel lager dan de uitgangssituatie bij 500.000, dat het niet realistisch is dat de ontwikkeling van het verkeer op die wijze zal verlopen.
- Om deze redenen is er in het MER voor gekozen om geen hypothetische ontwikkeling in het vigerende stelsel aan te nemen maar de situatie in 2015 met 450.000 te gebruiken als referentiesituatie. In de reactie van de initiatiefnemer op het conceptadvies van de Commissie wordt de gekozen referentiesituatie verder toegelicht.

concept 11.1 10.2.g niet openbaar

concept 11.1 10.2.g niet openbaar

Ad A. Keuze van de natuurreferentie

11.1 10.2.g

<sup>2</sup> Hierbij wordt dan wel de ontwikkeling in vlootsamenstelling verondersteld, de volledige toepassing van de NADP2-startprocedure en de piekperiodes die horen bij de situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen.

- 11.1 10.2.g

**Kernvraag #2:** Kan de Commissie in haar advies meer duiding geven ten aanzien van de onderstaande vragen en opmerkingen?

- *“Het eerste besluit dat formeel een grens stelt aan het aantal vluchten is het LVBn. Tot die tijd is het aantal vluchten onbeperkt, zolang wordt voldaan aan de voorschriften uit de vergunning.”* Het lijkt of de Commissie zich met deze formulering op een ander standpunt stelt dan de minister van LNV, dat deze begrenzing baseert op het LVB 2008 (zie de nota van toelichting van het LVB2008). Is dat een juiste interpretatie?
- Klopt het dat de tweede en derde bullit onder de constatering over het aantal van 480.000 vluchten gezien moet worden als een illustratie van de redenering onder de eerste bullit - zonder dat aan de getallen verdere betekenis moet worden ontleend ten aanzien van de vast te stellen maximum aantal vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie?
- De in het conceptadvies gerefereerde aantallen zijn ontleend aan informatie die op het moment van besluitvorming (respectievelijk 2008 en 2004) niet kenbaar was. Dit roept tevens de vraag op of bij het afleiden van de referentieaantallen en bij de daarvoor te berekenen referentiedepositie gebruik gemaakt dient te worden van de informatie die ten tijde van besluitvorming kenbaar was of dienen daar ook dergelijke meer actuele inzichten bij betrokken te worden?

Toelichting op kernvraag #2

- LNV heeft in de beslissing op bezwaar (in het kader van het handhavingsbesluit Schiphol) aangeven dat de begrenzing van het aantal vliegtuigbewegingen in het LVB2008 niet slechts een tijdelijk karakter had, maar in ieder geval van toepassing was zo lang er geen nieuwe besluiten werden genomen die meer ruimte boden en om die reden als meest beperkend besluit aangewezen wordt.
- De formulering *“tot die tijd is het aantal vluchten onbeperkt”* lijkt niet te stroken met de formulering verderop in het advies dat het *“meest beperkende voorschrift in de vergunning het maximum aantal vluchten bepaalt”*.
- Het woord *“vergunning”* is in deze context onduidelijk. Doelt de Commissie op eerdere besluiten (zoals Aanwijzingsbesluiten en eerdere aanpassingen van het Luchthavenverkeerbesluit)?

11.1 10.2.g

**Kernvraag #3:** Welke zijn volgens de Commissie dan de correcte uitgangspunten aan de hand waarvan de referentiesituatie dient te worden vastgesteld en in hoeverre is daar in de opvatting van de Commissie dan geen juiste uitvoering aan gegeven door de keuze voor het LVB 2008? Kan de Commissie in dat verband ingaan op de formulering zoals opgenomen in de beslissing op bezwaar? Is daarmee adequaat invulling gegeven aan dit advies of is er naar het inzicht van de Commissie nog meer nodig om referentiesituatie te onderbouwen?



### Toelichting op kernvraag #3


- In de beslissing op bezwaar van 29 september 2020 over het handhavingsbesluit Schiphol<sup>3</sup> wordt gesteld dat *“de precieze omvang van hetgeen was toegestaan onder het PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 op dit moment nog niet geheel duidelijk is. Dat uit de berekeningen die bij de aanvraag zullen moeten worden overgelegd, zal blijken hoeveel vliegtuigbewegingen destijds mogelijk waren binnen de begrenzing van de geluidszones.”*

### Ad B. Methode voor het berekenen van stikstofemissierechten


#### 11.1 10.2.g



#### Kernvraag #4: 11.1 10.2.g



### Toelichting op kernvraag #4

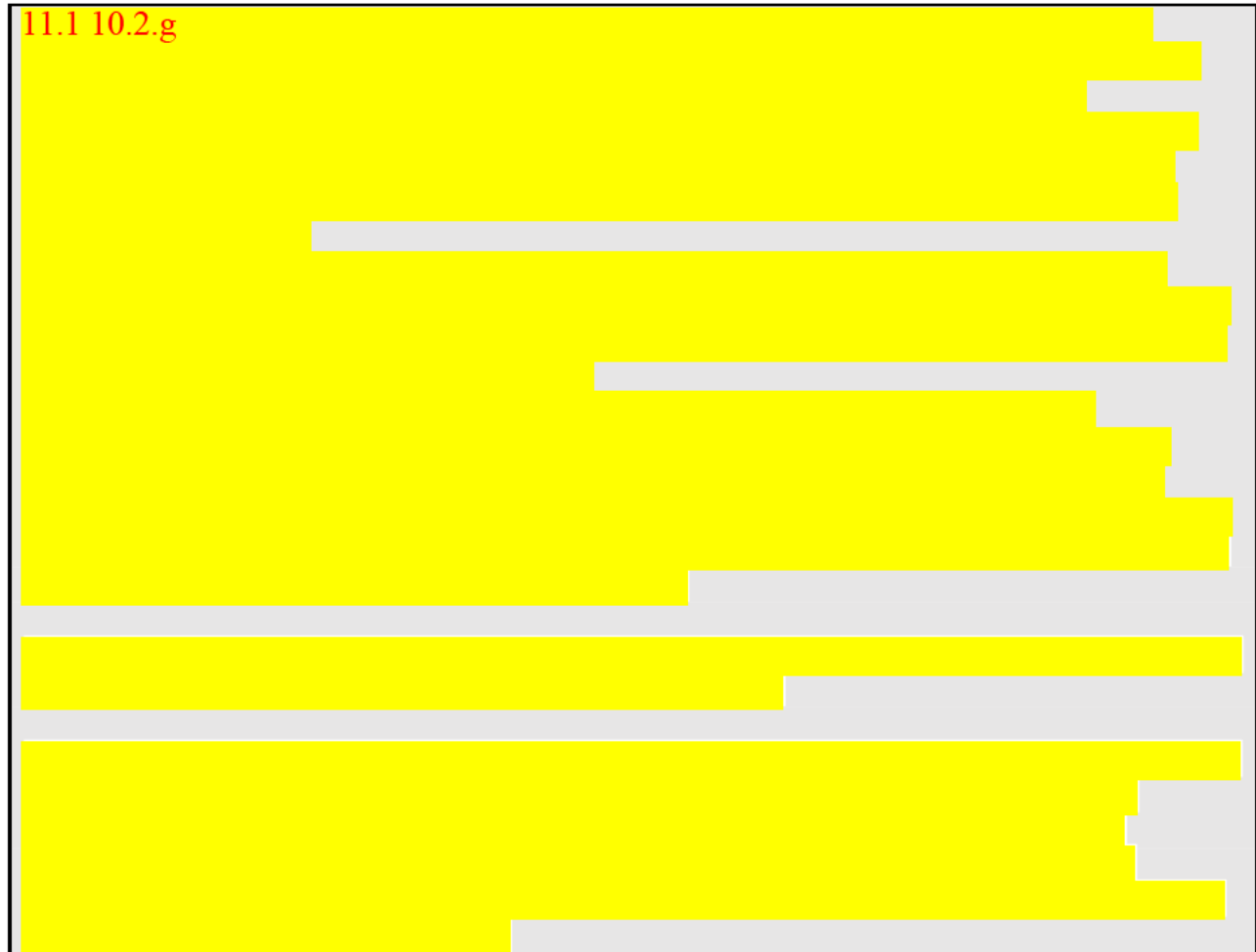
- Het bevoegd gezag heeft een onderscheid gemaakt tussen de doelstelling van het MER om te toetsen op uitvoerbaarheid en om alternatieven af te wegen. Enkel voor de ‘alternatievenafweging’ heeft het bevoegd gezag afgewogen dat dezelfde methodologische uitgangspunten gehanteerd dienen te worden om een goed vergelijk te maken tussen het oude en nieuwe normen- en handhavingstelsel<sup>4</sup>.
- 11.1 10.2.g  
  
Het is niet noodzakelijkerwijs verplicht om voor de aangevraagde omvang van de lucht- en grondgebonden activiteiten uit te gaan van de dezelfde methodiek als bij het bepalen van de bestaande historische emissierechten. In dit specifieke geval omvat de aanvraag

<sup>3</sup> [https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC\\_322762\\_17/1/](https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_322762_17/1/)

<sup>4</sup> In het MER is daarover opgenomen: *“Het overkoepelende beeld van de consequenties van de voorgenomen activiteit voor stikstofdepositie dat in het MER NNHS 2016 is geschetst, zal echter niet veranderen. Dat betekent dat de conclusies in het MER NNHS 2016 over de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit, in zijn algemeenheid ook gelden voor dit MER.”* (Deel 2 Achtergronden, pg. 48)

de lucht- en grondgebonden activiteiten behorende bij het project op basis van een realistisch scenario met actuele emissiefactoren.

Ad C. Uitgangspunten voor berekenen van emissierechten van luchtverkeer: de vlootsamenstelling:



**Kernvraag #5:** Kan de Commissie verduidelijken op basis van welke uitgangspunten, bijvoorbeeld jurisprudentie, ervan moet worden uitgegaan dat de veronderstelde situatie kan optreden en waarom niet mag worden uitgegaan van het berekenen van de referentiedepositie op basis van een meer vervuilende vlootsamenstelling (bepalen van de maximaal mogelijke stikstofreferentie binnen de voorgeschreven geluidscontour en de gelijkwaardigheidscriteria)? In het Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming zijn criteria gehanteerd om uitwerking te geven aan het principe van *“een realistische worst-case-samenstelling”*. In het advies verwijst de Commissie naar informatie over schommelingen, de ILT-monitoring en de vlootsamenstelling van de belangrijkste gebruiker(s) van Schiphol. Wat zijn concreet de aanvullende criteria die de Commissie voorstelt of volstaan de al door de Commissie genoemde criteria?

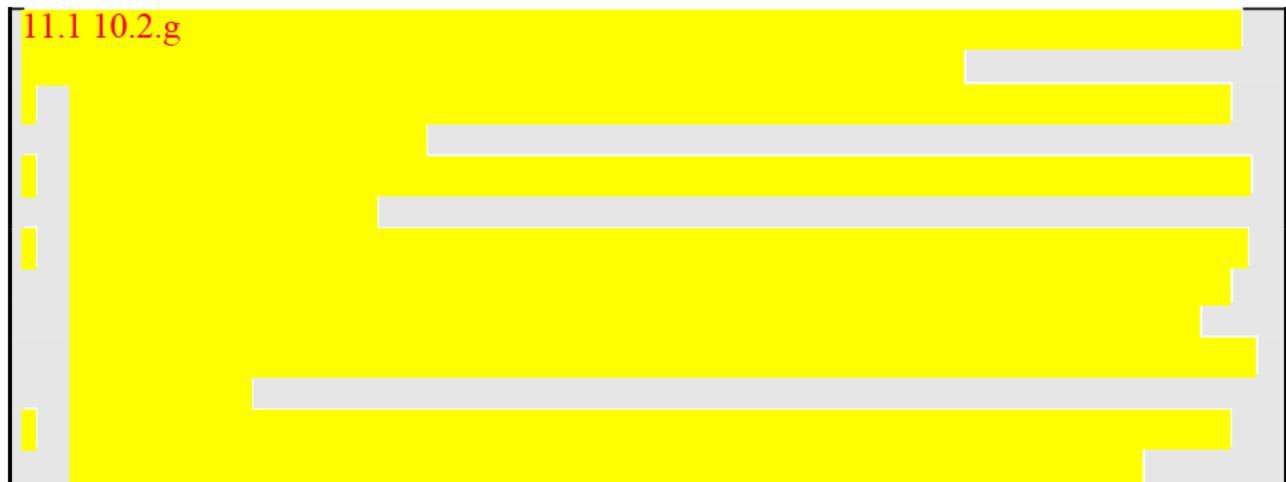
Toelichting op kernvraag #5

- In het LVB 2008 is geen maximum voorgeschreven aan totalen stikstofemissies. Er is dan ook geen eenduidige referentie beschikbaar. Schiphol stuurt niet (of beperkt) op welke vliegtuigen er wel of niet mogen landen op Schiphol. De totale NO<sub>x</sub> emissie kan daardoor hoger zijn dan het in 2008

werkelijk was, zonder dat Schiphol in overtreding is op grond van het LVB 2008. De bestaande stikstofrechten kunnen dus hoger zijn dan de feitelijke emissies in 2008.

- Er is geen uitgewerkt voorschrift om te toetsen aan de vraag of de vlootsamenstelling uit de natuurreferentie zich ook op enig moment kan voordoen of heeft voorgedaan. Om zich ervan te verzekeren dat de vliegtuig- en motortypecombinatie ook daadwerkelijk voorkwam (met name voorwaarde a en b) en had kunnen voorkomen is in het MER (met name voorwaarde e) getoetst aan een aantal voorwaarden:
  - a) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie daadwerkelijk voorkomt op Schiphol (om fouten in de registratie uit te sluiten); en
  - b) de geregistreerde vliegtuig- en motortypecombinatie minimaal 100 keer per jaar heeft gevlogen op Schiphol; en
  - c) de registreerde vliegtuig- en motortypecombinatie logischerwijs in deze geluidscategorie thuishoort (om fouten in de RMI uit te sluiten); en
  - d) hiermee nog voldaan kan worden aan het NO<sub>x</sub>-gelijkwaardigheids criterium en overige grenswaarden; en
  - e) het vliegtuigtype in de praktijk voldoende voorkwam om de aantallen van het verkeersscenario uit het MER 2007 mogelijk te maken.

### Geluid; Relatief belang van verschillende geluidbronnen (paragraaf 2.3)



**Kernvraag #6:** Het bevoegd gezag deelt de visie van de Commissie dat een goed beeld van de ervaren hinder van belang is. De vraag is echter of het ontbreken van inzicht in de cumulatieve effecten (met andere geluidsbronnen) een essentiële tekortkoming is. Bepalend voor een essentiële tekortkoming is de vraag of *significante* informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming.

#### Toelichting op kernvraag #6

- In de NRD is destijds aangegeven dat tijdens de m.e.r.-procedure zal worden gezien of het in kaart brengen van cumulatie van geluid door wegverkeer en vliegverkeer *waardevolle* informatie biedt.
- Ook de Commissie heeft in het eerdere advies op het NRD, en opvolgende (tussentijdse en voorlopige) adviezen geen aanleiding gezien om te vragen om verder onderzoek in relatie tot cumulatie van geluid.

- In het MER is geconcludeerd dat voor de beoordeling of de voorgenomen activiteit kan worden uitgevoerd binnen de kaders van beleid en regelgeving, de cumulatie van geluid geen waardevolle informatie biedt.
- Uit zowel de bestaande rekenregels voor cumulatie als de mogelijk geactualiseerde rekenregels voor cumulatie blijkt dat luchtvaartgeluid dominant is ten opzichte van alle overige bronnen. Het verlagen van hinder van luchtvaartgeluid betekent daarom dat per definitie de totale hinder met een vergelijkbare orde grootte zal afnemen.
- Het advies om de representatieve piekbelasting van het vliegverkeer voor een aantal hotspots en representatieve locaties in beeld te brengen is lastig uitvoerbaar. In het toepassingsbereik van Doc29 wordt aangegeven dat de bepalingmethode niet is bedoeld om individuele vluchten door te rekenen en om maximale geluidbelastingen te berekenen.

#### CO2-emissies (paragraaf 2.4)

11.1 10.2.g

**Kernvraag #7:** Kan de Commissie verduidelijken waarom het in beeld brengen van de “totale emissies veroorzaakt door het vliegverkeer dat vanaf Nederlandse luchthavens vertrekt” een vereiste is gegeven de doelstelling van deze m.e.r.-procedure?

#### Toelichting op kernvraag #7

- Naar de mening van het bevoegd gezag valt een verdeling van de herkomst en bestemming van het vliegverkeer buiten de doelstelling van deze m.e.r.-procedure. De introductie van het nieuwe stelsel heeft invloed op baaninzet, start- en landingsprocedures, routes dichtbij de luchthaven. Operationele wijzigingen die effecten hebben op een relatief kleine afstand van de luchthaven in vergelijking met de totale afstand van een vlucht (grootste deelonderzoekgebied MER is 70 bij 70 km). Het nieuwe stelsel leidt niet tot relevante verschuivingen in de herkomst en bestemming van het vliegverkeer, het toevoegen van de emissies van de gehele vlucht voegt daarom als het gaat om de milieueffecten van de invoering van het NNHS naar mening van het bevoegd gezag weinig toe.
- Daarnaast zou voor de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt tot 500.000 vluchten een vergelijk van de totale emissies op het niveau van een enkele luchthaven niet redelijkerwijs in beeld kunnen worden gebracht. Omdat ook rekening dient te worden gehouden met uitplaatsingseffecten waarbij groei van vliegverkeer geacommodeerd wordt op andere luchthavens.
- Voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland zijn in het PlanMER van de Luchtvaartnota wel de klimaateffecten van emissies boven de 3000 voet in beeld gebracht. Deze klimaateffecten van de Nederlandse luchtvaart wordt in het planMER bepaald aan de hand van de CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- en waterdampemissies van alle uit Nederland vertrekkende vluchten.

## DEEL II: Reactie van DGLM op observaties en beschouwing in het eindconceptadvies

### Geluid; beoogde bescherming met de stelselwijziging (paragraaf 2.3)

#### 11.1 10.2.g

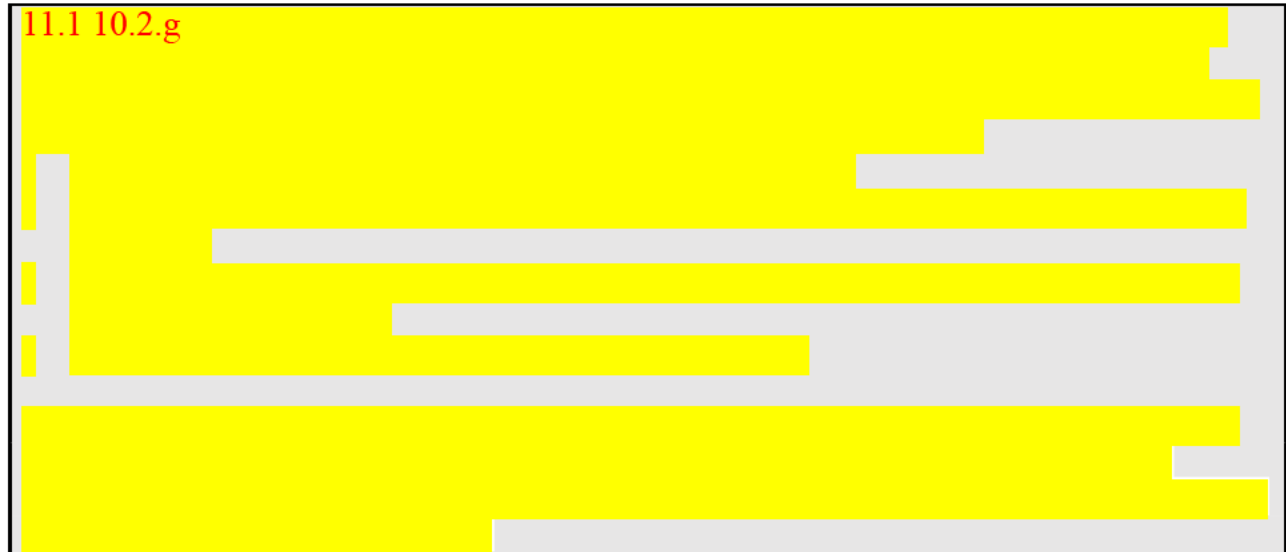
#### Reactie op observaties

- In 2008 is door de Tweede Kamer aangedrongen op een nieuw stelsel dat meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar is dan het huidige stelsel met handhavingspunten.
- Belangrijk nadeel van het huidige stelsel met handhavingspunten is dat gestuurd wordt op het voorkomen van overschrijding van grenswaarden voor geluid in die handhavingspunten. Dat kan er toe leiden dat een baan moet worden ingezet die vanuit het oogpunt van geluidhinder minder preferent is om overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt bij een meer preferente baan te voorkomen.
- In het NNHS is dit nadeel weggenomen doordat wordt uitgegaan van in het LVB op te nemen regels voor strikt preferentieel baangebruik. Deze leiden ertoe dat zoveel mogelijk de banen worden ingezet die de minste hinder veroorzaken. De grenswaarden voor geluid in handhavingspunten zijn komen te vervallen.
- In het verleden is als doel van de introductie van het NNHS vastgesteld dat in het nieuwe stelsel de operatie van Schiphol uitvoerbaar moet blijven ten behoeve van het accommoderen van de netwerkwaliteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Belangrijke uitgangspunten daarbij waren:
  - de ontwikkeling van de luchthaven moet geaccommodeerd worden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid;
  - het nieuwe stelsel moet voldoende lokale bescherming biedt door strikt geluidpreferent vliegen.
- Het MER toont aan dat alle normen ten aanzien van gelijkwaardigheid bij de situatie van 500.000 bewegingen ruimschoots worden gehaald.
- Het MER laat ook zien dat in vergelijking met de situatie in 2015 met 450.000 bewegingen een aantal waarden in 2020 hoger liggen. Dit betreffen de normen voor het 'binnengebied' en het aantal 'ernstig slaapverstoorden'.
- Dit zijn effecten als het gevolg van de groei de afgelopen jaren van 450.000 naar 500.000 bewegingen. Dit betreft een effect van de dubbel-doelstelling om ontwikkeling op de luchthaven te accommoderen en hinder te beperken.
- Om tegemoet te komen aan de toenemende druk in het 'binnengebied' is in 2019 een start gemaakt met het uitvoeringsplan 'hinderreductie'. Daarnaast worden er nu met de introductie van het LVB

ook aanvullende maatregelen genomen die hinder (in het 'binnengebied') aanpakken. Dit betreft de verder uitwerking van het instrument gefaseerd herstel en een streefwaarde voor de reductie van het aantal 'ernstig gehinderden'.

- Voor de nacht geldt dat het volume de komende jaren verder zal worden beperkt tot 29.000, waardoor de hinder verminderd zal worden, met name in het buitengebied.

### Relatie tussen de luchthaven en haar omgeving (paragraaf 3)



### Reactie op beschouwing

- Voor toekomstige besluitvorming over de verdere ontwikkeling van Schiphol is het belangrijk om in samenhang te kijken naar de verschillende vraagstukken in de Regio Schiphol.
- Dit is voor dit MER niet aan de orde zoals de Commissie ook constateert. In het MER is overigens wel inzichtelijk gemaakt wat de impact is van woningbouwplannen op de ruimtelijke beperkingsgebieden en op hinder.
- Ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, vraagt een conclusie hierover om uitwerking van een systeem dat beschrijft hoe groei kan worden verdiend door het terugdringen van hinder. Echter deze keuze is nog niet gemaakt en is door de Covidcrisis op dit moment ook nadrukkelijk niet aan de orde. Potentiele toekomstige ontwikkeling van Schiphol zal daarbij ook altijd leiden tot een nieuwe wijziging van het LVB en nieuw milieuonderzoek.
- Ten tijde van het opstellen van het MER is nog maar beperkt zicht over de exacte invulling van de besluiten over de luchtruimherziening. Wanneer dit wel duidelijk is en dit ingrijpt op het gebruik van de luchthaven zal dit leiden tot een wijziging van het LVB en zullen ook de milieueffecten van deze impact inzichtelijk moeten worden gemaakt.

## Reactie op het conceptadvies van de Commissie voor de m.e.r.

### Algemeen

- Schiphol hecht eraan in deze reactie op een aantal punten in het conceptadvies te reageren, om mogelijke misverstanden bij de Commissie weg te nemen voordat het advies wordt uitgebracht. Deze reactie bevat een aantal algemene opmerkingen, opmerkingen over de referentiesituatie voor de effecten op de leefomgeving en opmerkingen over de stikstofberekeningen in de passende beoordeling. Voor al deze punten geldt dat Schiphol graag een nadere mondelinge toelichting zou willen geven aan de Commissie.
- In het conceptadvies wordt een aantal keren opgemerkt dat het besluit (LVBn) “de bestaande situatie legaliseert”. Dit wekt de - wellicht onbedoelde - suggestie dat sprake is van een “illegale” situatie, terwijl sprake is van het naleven van de (in het Aldersakkoord gemaakte) afspraken over preferentieel baangebruik (waardoor geen stuurmaatregelen worden toegepast gericht op het naleven van de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten) en het zogenaamde “anticiperend handhaven” door de minister van Infrastructuur en Waterstaat van het Nieuw Normen en Handhavingstelsel. De ILT beoordeelt in haar handhavingsrapportage of de sector zich aan de regels van het preferent vliegen heeft gehouden, en dat is tot op heden het geval.
- Verder is van belang dat het LVBo in 2008 (voor het laatst) is geactualiseerd op basis van geactualiseerde input voor de gelijkwaardigheidscriteria. Daarbij is vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico die binnen de eerste luchthavenbesluiten mogelijk was. Voor de goede orde: die actualisering betekent dan ook niet “meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart”. De reden dat het LVBo niet geactualiseerd is, is gelegen in de beoogde invoering van het nieuwe stelsel van geluidpreferent vliegen.

### Referentiesituatie voor effecten op de leefomgeving

De commissie heeft kritiek op de keuze van de referentiesituatie. Zij stelt dat de situatie in 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen ten onrechte als referentie wordt gebruikt omdat autonome ontwikkelingen in het vigerende stelsel daarmee niet zijn beschouwd. Het is daardoor onduidelijk hoeveel vluchten in 2020 onder het vigerende stelsel mogelijk zouden zijn en welk deel van de milieueffecten specifiek zijn toe te schrijven aan de invoering van het nieuwe stelsel.

### *Ontwikkelingen meenemen in de referentiesituatie leidt niet tot andere conclusies*

We zijn het met de commissie eens dat in het MER idealiter de vergelijking zou zijn gemaakt van de situatie in 2020 onder het nieuwe stelsel met de situatie in 2020 onder het vigerende stelsel. Dat is ook gepoogd, namelijk door te onderzoeken of de situatie in 2020 met stuurmaatregelen passend te maken was binnen het vigerende stelsel. Het blijkt dat de ontwikkeling sinds 2015 niet past binnen het vigerende stelsel, tenzij er hypothetische maatregelen<sup>1</sup> worden verondersteld. Dit is juist één van de redenen voor de implementatie van het nieuwe stelsel. Reeds in 2006 werd geconstateerd dat er in het

---

<sup>1</sup> Met hypothetische maatregelen worden maatregelen bedoeld waarbij de samenstelling van het verkeer of de verdeling wordt aangepast. Er worden dan bijvoorbeeld andere vliegtuigtypes verondersteld, wijzigingen in de dienstregeling of een andere verdeling over het jaar of de dag.

vigerende stelsel knelpunten waren ontstaan op individuele handhavingpunten die verdere ontwikkeling blokkeren, terwijl er op andere punten ruimte was die niet kon worden benut.

Het MER maakt aannemelijk dat, ook als ervoor was gekozen om dergelijke hypothetische maatregelen toe te passen, dit niet zou leiden tot significant andere effecten. In het MER is per milieueffect beoordeeld of de gevolgen voor het milieu representatief zijn voor de autonome ontwikkeling, zie paragraaf 10.2 ('milieueffecten in de referentiesituatie'), en uit deze beoordeling blijkt dat dat het geval is.

De gekozen aanpak is dus voldoende representatief en een andere aanpak (waarbij hypothetische maatregelen worden verondersteld) zou niet leiden tot andere conclusies.

### *Bijzondere situatie*

Met recht kan gesproken worden van een bijzondere situatie, waarbij (pas) nu een besluit voorligt (LVBn) waarvan het voornemen stamt uit 2008, naar aanleiding van het Aldersadvies. Zoals uit onderstaand overzicht blijkt beslaat implementatie van het nieuwe stelsel een lange periode.

- In 2008 biedt Alders een advies aan om een nieuw stelsel in te voeren. De gedachte achter dit stelsel is een nieuwe balans te vinden binnen de criteria van gelijkwaardigheid, waardoor een ontwikkeling mogelijk zou worden gemaakt die tegelijkertijd de overlast beperkt.
- Een probleem in het vigerende stelsel is dat knelpunten waren ontstaan op individuele handhavingpunten die verdere ontwikkeling blokkeren terwijl er op andere punten ruimte was die niet kon worden benut. Verder veroorzaakten de stuurmaatregelen hinder doordat minder gunstig gelegen banen (de minder preferente banen) meer werden gebruikt.
- Op verzoek van de minister van IenW wordt al meer dan 10 jaar volgens dit nieuwe stelsel gevlogen en er is een keuze gemaakt om te anticiperen op de formele invoering daarvan, omdat daarmee de hinder wordt beperkt. De ILT handhaaft de sector ook op het vliegen conform het nieuwe stelsel.
- In 2016 is de Wet luchtvaart hierop aangepast en is ten behoeve van het LVBn een eerste (concept) MER gepubliceerd. In haar toetsingsadvies adviseert de Commissie voor de m.e.r. onder meer een betere rekenmethode toe te passen voor de verdeling van de milieuwinst op basis van de gelijkwaardigheidscriteria.
- Afronding van de MER is in 2018 uitgesteld in verband met lopende gesprekken aan de ORS-tafel over de verdere ontwikkeling van Schiphol (na 2020).
- In 2020 heeft de Minister alsnog besloten de ontwikkeling ná 500.000 bewegingen te separeren van het vastleggen van het nieuwe stelsel en het maximum van 500.000 bewegingen. Het MER is daarmee in 2020 alsnog ook beperkt tot 500.000 vliegtuigbewegingen.

Gevolg is dat nu 'met terugwerkende kracht' een besluit moet worden genomen over de wijzigingen die in de praktijk al jaren van kracht zijn.

Een ander gevolg is dat enerzijds de ontwikkelingen op Schiphol door zijn gegaan, het verkeer heeft zich ontwikkeld, procedures zijn aangepast en hinderbeperking is gerealiseerd. Anderzijds is het "oude" stelsel niet langer onderhouden, waardoor de ontwikkeling zoals deze heeft plaatsgevonden niet langer past binnen het vigerende stelsel. Zo zijn de grenswaarden in de handhavingpunten niet meer geactualiseerd sinds het LVB 2008. In het MER moet worden uitgegaan van grenswaarden zoals deze in



het vigerende stelsel zijn vastgelegd, dus zonder actualisatie. Hierdoor ontstaan structurele knelpunten die niet met normale stuurmaatregelen kunnen worden opgelost.

*De situatie in 2015 is representatief voor de verwachte effecten in het vigerende stelsel*

In het MER zijn twee verkeerssituaties beschouwd: de situatie in 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen en de situatie in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen. Het blijkt dat de situatie in 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen, met stuurmaatregelen, is te realiseren in het vigerende stelsel. De situatie in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen is dat niet, ook niet met stuurmaatregelen, tenzij er – zoals gezegd in de inleiding - hypothetische maatregelen worden verondersteld. Met stuurmaatregelen en een afschaling van het aantal vluchten tot ca. 459.000 vluchten is de situatie 2020 op zich wel passend maar niet langer realistisch. In geval van afschaling naar dit volume blijven alle andere eigenschappen van het scenario behouden, zoals de samenstelling van het verkeer en de verdeling over de banen en de dag. Dat aantal vluchten is echter zoveel lager dan 500.000, dat het niet realistisch is om aan te nemen dat het resulterende verkeersbeeld en de verkeersafhandeling representatief zijn voor de situatie die verwacht mag worden binnen het huidige stelsel. Het is aannemelijk dat het verkeer zich in die situatie anders zou gaan ontwikkelen, bijvoorbeeld:

- De verandering in de vloot is kleiner dan bij de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen: er is minder groei mogelijk en groei zorgt voor nieuwe bewegingen op Schiphol met overwegend moderne, en daarmee schonere en stillere, vliegtuigtypes.
- De beperktere groei heeft mogelijk invloed op de investeringen die maatschappijen doen om bestaande vliegtuigen te vernieuwen. Daarmee is er mogelijk minder vlootvernieuwing.
- De grootte van vliegtuigen zou kunnen toenemen om toch een groei in aantal passagiers te realiseren.
- Maatschappijen zouden kunnen vertrekken van Schiphol omdat er maar beperkte groei op Schiphol mogelijk is.
- Er zouden meer bewegingen in de nacht (tussen 23:00 en 7:00 uur) plaats kunnen gaan vinden omdat er in het huidige stelsel geen maximum is aan het aantal nachtbewegingen.

Het is niet mogelijk om precies in te schatten hoeveel vliegtuigbewegingen wel te realiseren zijn, daarvoor moeten te veel aannamen worden gedaan over hoe het verkeer zich in die situatie zou ontwikkelen. Daarin speelt mee dat er diverse ontwikkelingen zijn, die bij voortzetting van het vigerende stelsel aanleiding zouden zijn geweest om de grenswaarden te actualiseren. Dit betreft bijvoorbeeld de wijziging van de zichtlimieten en de tijdelijke sluiting van de ARTIP 2C nachtnadering. Een actualisatie van de grenswaarden heeft onder het vigerende stelsel invloed op het aantal vluchten dat gerealiseerd kan worden omdat een overschrijding in één of meerdere handhavingpunten als gevolg van de ontwikkeling daarmee 'opgelost' wordt.

Om deze redenen is er in het MER voor gekozen geen hypothetische ontwikkeling in het vigerende stelsel aan te nemen, maar de op dat moment realistische situatie in 2015 met 450.000 te gebruiken als referentiesituatie.

Deze situatie past met realistische stuurmaatregelen in het vigerende stelsel en de geluidscontour is daardoor representatief voor de geluidbelasting zoals die in het vigerende stelsel kan worden verwacht. Doordat de geluidscontour door middel van de grenswaarden in de handhavingpunten vast ligt, zal deze niet wijzigen als gevolg van andere ontwikkelingen, waaronder de toename van verkeer. In het

MER is per milieueffect beoordeeld of de gevolgen voor het milieu representatief zijn voor de autonome ontwikkeling, zie paragraaf 10.2, en uit deze beoordeling blijkt dat dat het geval is.

De situatie in 2015 is daarom representatief voor de verwachte effecten in het vigerende stelsel. Ook een hypothetische aanname van de referentiesituatie zou tot dezelfde effecten hebben geleid, maar op een meer hypothetische basis.

### Zuivere vergelijking oude en nieuwe stelsel

Het is correct dat een deel van de effecten bij de ontwikkeling van 2015 naar 2020 niet specifiek is toe te schrijven aan de invoering van het nieuwe stelsel. In het MER is dit ook aangegeven, bijvoorbeeld voor de toename van de geluidbelasting ter hoogte van Castricum/Limmen als gevolg van de tijdelijk sluiting van de ARTIP 2C nachtnadering.

In het MER wordt zowel inzicht gegeven in de effecten van de introductie van het nieuwe stelsel als de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen die in het nieuwe stelsel mogelijk wordt.

Om een zuivere vergelijking van het nieuwe en het vigerende stelsel te maken wordt in het MER de situatie 2015 gebruikt waardoor effecten als gevolg van de preferent vliegen los van de andere ontwikkelingen kunnen worden beschouwd.

### Stikstofberekeningen in de passende beoordeling

De commissie stelt: *“De uitgangspunten voor de berekening van de stikstofdepositie zijn deels onduidelijk en deels onjuist”*

Wij zouden graag de gelegenheid krijgen om nader toe te lichten op welke wijze Schiphol tot de uitgangspunten voor de stikstofberekening is gekomen voordat de Commissie oordeelt dat de berekening onjuist is. Het statement “onjuist” doet namelijk geen recht aan de onderhavige situatie.

Wij gaan hieronder eerst in op twee van deze uitgangspunten. Daarna maken wij nog een opmerking in relatie tot de door de Commissie benoemde punten m.b.t. de ‘natuurreferentie’.

### *Gebruikte methode bepalen emissies aangevraagde activiteit*

De Commissie constateert *“Voor de bepaling van de nu te vergunnen stikstofemissies is niet dezelfde methode gebruikt als voor de bepaling van de emissies die in het verleden plaatsvonden, terwijl dat voor een correcte beoordeling wel nodig is.”*

Wij vermoeden dat het niet voldoende duidelijk is dat de aanvraag van de vergunning betrekking heeft op het verkrijgen van een vergunning voor de exploitatie van Schiphol conform “bestaande rechten”, dit overeenkomstig het besluit op het handhavingsverzoek. In de passende beoordeling wordt getoetst of de situatie passend binnen het LVBn – de situatie in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen – past binnen de bestaande rechten en dat blijkt het geval. De maximale situatie wordt dus bepaald door de bestaande rechten. De maximale situatie behorende bij de voorgenomen activiteit is geen zinvolle (andere) situatie, die is gelijk aan de aangevraagde situatie.

### *Uitgangspunten voor berekenen emissierechten luchtverkeer en "realiteitsgehalte"*

Ook stelt de commissie: *"Voor de berekening van stikstofemissies in de referentiesituatie is uitgegaan van een gebruik van de luchthaven dat zich naar het oordeel van de Commissie in werkelijkheid niet kon voordoen. Daardoor worden voor die situatie de emissies overschat."*

Bij de reconstructie van het bestaande recht is ervoor gekozen om het scenario waarop de grenswaarden voor geluid zijn gebaseerd zoveel mogelijk intact te laten. Daarmee past de reconstructie binnen de grenswaarden voor geluid en worden verschuivingen in de verkeersverdeling vermeden.

Voor stikstof wordt de maximale gebruiksruimte vervolgens bepaald door de emissienormen in het LVB. Om te reconstrueren welke emissieruimte daarbinnen past zijn binnen eenzelfde geluidscategorie representatieve vliegtuigtypes gekozen waarmee deze ruimte maximaal kon worden gevuld. Daarbij is wel degelijk uitgegaan van realistische vliegtuigtypes en er is onderzocht of de betreffende situatie ook realiseerbaar was. Wij verwijzen in dat verband naar de omschrijving op p. 17/18 van het ontwerpbesluit van LNV, waarin dat ook kort en bondig uiteen is gezet.

### *Wegverkeer*

Samenhangend met de reconstructie van de bestaande rechten heeft de Commissie vervolgens ook een bevinding ten aanzien van het wegverkeer (alineea op regel 385): *"Als de vliegtuigvloot voor de natuurreferentie op dezelfde manier wordt samengesteld als voor het LVBn, zal dat leiden tot andere verkeerscijfers en tot een andere verkeersbijdrage aan de stikstofemissies."* Deze constatering is terecht: de aanpak voor de reconstructie is consistent gevolgd, dus ook ten aanzien van het wegverkeer.

### *Natuurreferentie*

Ten aanzien van de keuze van de "natuurreferentie" merken wij voor de goede orde ter vermijding van mogelijke misverstanden nog het volgende op.

In het advies (vanaf regel 294) wordt gesteld dat: *"In het MER wordt ingegaan op het aantal vluchten dat mogelijk was binnen het LVB dat in 2015 van kracht was. Dat aantal wordt geschat op ongeveer 459.000, wat minder is dan bij de gebruikte natuurreferentie."*

Het klopt feitelijk niet dat het MER schat dat dit het aantal is dat mogelijk is binnen het vigerende stelsel. Het MER constateert dat deze situatie niet realistisch is en het aantal van 459.000 is daardoor nietszeggend (zie ook de tekst hiervoor). Verder wordt verwezen naar een eerdere MER met 425.000 vliegtuigbewegingen in het Nul-alternatief (ten behoeve van het LVB 2008). Voor dat verkeersvolume geldt dat dit niet gezien kan worden als het maximum dat paste binnen het stelsel. Hooguit kan worden gesteld dat gegeven de verkeersafhandeling, dit een verkeersvolume is waarvoor een passende situatie was op te stellen. Daarbij bepaalde de *gewenste* verkeersafhandeling in hoge mate het verkeersvolume dat passend werd geacht, ook vanuit de omgeving ten aanzien van hinderbeperkende maatregelen of vanwege de vliegveiligheid.

Deze verwijzingen naar verkeersvolumes gaan dus niet over wat feitelijk mogelijk was binnen de grenzen van het LVB, maar wat naar de inzichten van toen wenselijk werd geacht.

## Redactioneel

Tot slot zijn er nog een aantal kleinere punten die zijn opgevallen.

- Alinea op regel 27: Hier wordt gezegd dat de hinder met circa 15% toeneemt en dat er in een ruimer gebied de verandering beperkt is. Met de toename van 15% wordt de hinder binnen de 58 dB(A) Lden contour bedoeld, dit heeft betrekking op 9.000 woningen. In het grotere gebied met 257.900 woningen (inclusief de 9000 woningen) is er echter een afname die groter is dan deze toename waardoor er per saldo een kleine afname van circa 1% resulteert.
- Alinea op regel 41: Ruimtelijke ordening: in de afwegingsgebieden rond Schiphol zijn in de voorbije jaren veel nieuwe woningen gebouwd en zijn en worden nieuwe woningen gepland. Het woord 'veel' is hier suggestief zonder dat dit wordt onderbouwd.
- Alinea op regel 187: "In het geval van het LVBn wordt niet vooruitgekeken maar uitsluitend teruggekeken." Dat is niet helemaal correct, het MER zegt daarover: *"De verwachting is dat de beschouwde situatie in 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen representatief is voor de milieueffecten in het nieuwe stelsel. De impact van een andere ontwikkeling van het verkeer is echter ook geadresseerd in dit MER (zie hoofdstuk 8). Daarmee geeft het MER een allesomvattend beeld van de effecten van het nieuw stelsel, ook bij herstel van de luchtvaart in de komende jaren."*



Minister IenW

**Bestuurskern**Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
LeefomgevingDen Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(10.2.e

10.2.e @m  
inienw.nl**Datum**

20 april 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/115841

**Bijlage(n)**

4

# beslisnota

Definitief toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.  
milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel  
Schiphol' (LVB-1)

## Inleiding

Om 21 april rond 09:00 uur is de Commissie voor de m.e.r. (hierna: Commissie) voornemens het toetsingsadvies over het milieueffectrapport 'Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' en de passende beoordeling (in het kader van de Wet natuurbescherming) onderliggend aan het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol te publiceren. Het definitieve toetsingsadvies en het conceptpersbericht is als bijlage opgenomen in deze brief. In deze nota wordt u een procesmatige Kamerbrief met de belangrijkste QA's voorgelegd. De passage over de relatie met de lopende procedure voor de natuurvergunning is afgestemd met LNV.

## Geadviseerd besluit

In te stemmen met bijgevoegde Kamerbrief waarin u de Kamer informeert over het advies van de Commissie.

## Beslistermijn

Uiterlijk 21 april 09:00 uur zodat de Kamer gelijktijdig wordt geïnformeerd met de publicatie op de website van de Commissie.

## Definitief toetsingsadvies

- Het eindgesprek met de Commissie heeft niet geleid tot een andere strekking van het advies. In grote lijnen is het advies ongewijzigd gebleven, ook ten aanzien van de geconstateerde essentiële tekortkomingen. Zie hiervoor de eerdere nota ter informatie van 14 april.
- Wel heeft de Commissie formuleringen in het advies aangepast om wat meer tegemoet te komen aan de complexiteit van het MER en het beperkt houvast in de jurisprudentie voor de berekening van de beschikbare stikstofruimte. De aanpassingen die zijn doorgevoerd:
  - Voor de stikstofberekening wordt niet meer gezegd dat sprake is van een onjuiste berekening. Nu wordt gesproken over "deels niet consistent".

- Bij de vergelijking tussen 2015 en 2020 waar de Commissie methodologische vraagtekens zet wordt niet meer gesproken over "onterecht" maar over "discutabel".

#### **Coördinatie met procedure vergunning Wet natuurbescherming**

- De ontwerpvergunning van de Minister van LNV heeft de Commissie bij haar advies betrokken. In de Kamerbrief gaat u in op de relatie met de lopende procedure voor de natuurvergunning is afgestemd met LNV.
- LNV is bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming (Wnb), en als wettelijk adviseur betrokken bij de eerdere voortoets van de natuuronderzoeken in het MER.
- Gelet op de beleidsverantwoordelijkheid is LNV primair aan zet voor de reactie op het advies over de uitgangspunten berekening van stikstofdepositie vanwege de samenhang met de lopende besluitvorming op aanvraag natuurvergunning waar dezelfde passende beoordeling onderliggend aan is.
- Juridisch en procedureel is er geen koppeling tussen het LVB en de natuurvergunning. Inhoudelijk is deze er wel. De conclusie in de passende beoordeling dat significante effecten op de Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten dient door beide bevoegd gezagen als navolgbaar, juist en volledig te worden beoordeeld.

#### **Vervolg**

- In de Kamerbrief geeft u aan voortvarend aan de slag te gaan met de opvolging van de aanbevelingen van de Commissie. In het concept persbericht van Schiphol geeft Schiphol aan "*mogelijkheden te zien om invulling te geven aan het advies van de Commissie.*"
- Qua proces geeft u aan dat de reactie op het toetsingsadvies in een Nota van Antwoord zal worden opgenomen tezamen met de beantwoording van de ingediende zienswijzen.
- In lijn met de Kamerbrief van 19 april over consequenties controversieel verklaren wijziging LVB en LIB geeft u aan deze Nota van Antwoord rond de zomer aan de Kamer te sturen.

10.2.e



Minister IenW

**Bestuurskern**Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
LeefomgevingDen Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(10.2.e

@m  
inienw.nl**Datum**

22 april 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/117120

**Bijlage(n)**

2

# beslisnota

Definitief toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.  
milieueffectrapport 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel  
Schiphol' (LVB-1)

**Inleiding**

Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. dient ook te worden voorgelegd aan de Eerste Kamer conform de toezegging bij de aanbidding van het ontwerpbesluit LVB-1 aan de Eerste Kamer. De brief is identiek aan de brief aan de Tweede Kamer, verwijzing naar Kamerstuk is wel aangepast.

**Geadviseerd besluit**

In te stemmen met bijgevoegde Kamerbrief waarin u de Eerste Kamer informeert over het advies van de Commissie.

**Beslistermijn**

Zo spoedig mogelijk

10.2.e



Minister IenW

**Bestuurskern**

 Directie Duurzame  
 Leefomgeving & Circulaire  
 Economie

 Den Haag  
 Postbus 20901  
 2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

M +10.2.e

inienw.nl

**Datum**

27 mei 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/148861

**Bijlage(n)**

1

# beslisnota

Vervolgproces MER en LVB Schiphol; beantwoording  
 zienswijzen en opvolging toetsingsadvies Commissie voor de  
 m.e.r.

## Inleiding

In de brief over het controversieel verklaren van het LVB is aan de Eerste en Tweede Kamer toegezegd rond de zomer de Nota van Antwoord (NvA) toe te sturen. Daarin moeten de ingediende zienswijzen op het LVB en onderliggend MER van een antwoord worden voorzien. Tegelijkertijd dient door middel van de NvA de Kamer ook te worden geïnformeerd over de conclusies die verbonden worden aan de adviezen van de Commissie voor de m.e.r (CieMER) op het MER NNHS inclusief de passende beoordeling. Het gedeelte van het advies van de CieMER waar IenW/DGMI primair voor verantwoordelijk is kan medio juli worden afgerond. Waar het gaat om het advies van de CieMER op de passende beoordeling (natuurtoets) zijn we voor de beantwoording ook afhankelijk van LNV (in de rol van wettelijk adviseur). LNV heeft ambtelijk aangegeven dat ze verwachten pas in september/oktober de definitieve Nota van Antwoord op het natuurdeel te kunnen afronden. Hierin zal worden ingegaan op de zienswijzen op het ontwerp natuurvergunning en de adviezen van de CieMER.

Gelet op deze plannen wordt u in deze nota gevraagd om in te stemmen met een voorgestelde aanpak rondom het opleveren van de NvA.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met de volgende gefaseerde aanpak voor het opstellen van een NvA:

1. Allereerst de zienswijzen op het MER en LVB, en de adviezen van de CieMER te verwerken in de concept Nota van Antwoord, behalve de adviezen die betrekking hebben op de passende beoordeling;
2. Dit deel van de NvA wordt medio juli aan de beide Kamers verstrekt.
3. Vervolgens wordt medio juni op basis van de eerste signalen vanuit LNV over de wijzigingen van de natuurvergunning bezien wat nodig is (scenario's) om te komen tot een vergunbare route onder de Wet natuurbescherming.

10.2.g 11.1



4. U zult hierover alsdan worden geïnformeerd en worden gevraagd een definitief besluit te nemen over de wijze waarop de Kamer wordt geïnformeerd over het natuuroordeel van de Nota van Antwoord.

### **Beslistermijn**

Zo spoedig mogelijk zodat de NvA verder kan worden afgerond, met beantwoording van de zienswijze en adviezen van de CieMER en uw voorkeur tijdig kenbaar kan worden gemaakt in de richting van LNV.

### **Argumentatie**

11.1 10.2.g

[Redacted text block]

### **Vervolg**

U zult medio juni worden geïnformeerd over de stand van zaken rondom de beantwoording van de zienswijzen en conclusies die verbonden worden aan de adviezen van de CieMER. Daarbij zal nadrukkelijk worden gekeken naar de eerste richting die LNV geeft ten aanzien van de natuuronderdelen. Mocht LNV afwijken van de eerdere redeneerlijn uit de ontwerp-natuurvergunning, kan dat consequenties hebben voor de vergunbaarheid en de vergunbare aantallen vliegtuigbewegingen op Schiphol (en Lelystad Airport). Om zicht te houden op de uitvoerbaarheid van het LVB Schiphol zullen we in dat geval de scenario's in beeld brengen om te komen tot een definitieve natuurvergunning. Uiteraard zal dit dan ook voor Lelystad Airport een soortgelijke analyse vragen. Afhankelijk daarvan kunt u bezien in hoeverre het voorgestelde proces nog moet worden aangepast.

10.2.e

[Redacted text block]





Nota bevat informatie die niet openbaargemaakt kan worden:

NEE  JA, ONDER BETREFFEND KOPJE  JA, VERSPREID OVER NOTA (MARKEER)  JA, GEHEEL

Aan Minister  
Van DGLM/DGMI/HBJZ

nota

LVB en Natuurvergunning Schiphol

## 1. Inleiding

- Bij IenW loopt voor Schiphol de procedure voor de wijziging van het LVB om het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) en 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar vast te leggen.
- Bij LNV loopt voor Schiphol de procedure voor het afgeven van een natuurvergunning.
- De LVB-procedure is afhankelijk van de natuurvergunningprocedure.
- In deze nota wordt de stand van zaken van beide procedures beschreven en ingegaan op de consequenties van het toekomstige LNV-besluit over de natuurvergunning voor de LVB-wijziging.

## 2. Advies

- U wordt tegen de achtergrond van de verdeling van bevoegdheden (zie onder) geadviseerd ter voorbereiding op mogelijke uitkomsten van besluitvorming door LNV in het kader van de natuurvergunning, en met het oog op spoedig beëindiging van het anticiperend handhaven onder het vigerend LVB in te stemmen met:
  - (1) het verder uitwerken van mogelijke consequenties op het beleid van anticiperend handhaven, in samenspraak met ILT.
  - (2) Het in kaart brengen van eventuele consequenties in het kader van slotssystematiek en aanverwante zaken.
  - (3) het verder in gesprek gaan met LNV over de keuze voor het referentiescenario en de juridische onderbouwing daarvan.

## 3. Mogelijke uitkomsten besluitvorming LNV ikv natuurvergunning

- Het is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat voor de vraag of de wijziging van een bestaand project significante gevolgen kan hebben, een vergelijking wordt gemaakt van de gevolgen van het bestaande project in de referentiesituatie en de gevolgen van het project na wijziging. De referentiesituatie wordt ontleend aan de geldende natuurvergunning, of, bij het ontbreken daarvan, aan de

### TER BESLISSING

#### Datum

Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.

#### Onze referentie

IENW/BSK-

2021/204705Fout!

Onbekende naam voor documenteigenschap.

#### Opgesteld door

10 2 e

Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.

M +31(10.2.e

@minienw.n

Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.

#### Uiterlijk bij

19 juli 2021

#### Bijlage(n)

1

milieutoestemming die gold op de referentiedatum, tenzij nadien een milieutoestemming is verleend met minder gevolgen.

- Voor Schiphol is niet eerder een natuurvergunning verleend.
- In de ontwerp-natuurvergunning is het bestaand recht van Schiphol vastgesteld op 480.000 bewegingen in 2008.
- De passende beoordeling van Schiphol behorende bij de aanvraag voor 500.000 bewegingen toonde aan dat die voorgenomen activiteit ruimschoots binnen het bestaand recht uit 2008 viel. Dus er is geen noodzaak voor mitigeren/salderen/compenseren.
- LNV beziet momenteel als gevolg van de zienswijzen op de ontwerpvergunning en het advies van de Commissie voor de m.e.r. of de 480k in 2008 inderdaad het bestaand recht van Schiphol is, of dat dat een eerder besluit met minder vliegtuigbewegingen zou moeten zijn.
- In de reacties wordt naar voren gebracht dat niet het LVB 2008 (480.000 vliegtuigbewegingen) zou moeten gelden als referentiesituatie maar het aanwijzingsbesluit uit 1996. In de reacties wordt naar voren gebracht dat met dat besluit de onbeperkte toestemming uit 1994 (Europese referentiedatum) vooraleerst is ingeperkt.
- Eerder heeft LNV in de beslissing op bezwaar (bevoegd gezagrol bij RVO) aangegeven dat de precieze omvang van hetgeen was toegestaan onder het PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 op dit moment nog niet geheel duidelijk is en dat daarvoor aanvullende berekeningen moeten worden uitgevoerd. LNV achtte het in haar rol als vergunningverlener niet nodig om deze vragen al in het kader van de ontwerpvergunning aan Schiphol voor te leggen.
- **11.1 10.2.g**  
[Redacted]
- **11.1 10.2.g**  
[Redacted]
- Hierna worden de mogelijke consequenties en vervolgacties voor IenW voor de twee scenario's besproken. Het zijn scenario's op hoofdlijnen. De precieze consequenties kunnen pas op een later moment in kaart worden gebracht.
- Hoogstwaarschijnlijk zal het bestaand recht voor Schiphol pas formele rechtskracht hebben na afloop van de rechterlijke procedures met betrekking tot de natuurvergunning (beroep en mogelijk hoger beroep bij de Afdeling).

**Wat is daar een realistische verwachting van?**

Scenario 1: Een eerder besluit is niet meer beperkend (500k past binnen bestaand recht)

- Dat betekent dat de eind 2020 door Schiphol opgestelde MER, aanvraag natuurvergunning en passende beoordeling in grote lijnen niet hoeft te worden aangepast. Er is geen noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen.
- Als Schiphol de door LNV gestelde vragen in oktober/november beantwoordt kan LNV naar verwachting eind 2021/begin 2022 de natuurvergunning afgeven.



Naast de vraag naar het bestaand recht spelen nog twee vragen waar de komende periode duidelijkheid over moet komen en die mogelijk van invloed kunnen zijn op de uitkomst van de besluitvorming onder beide scenario's.

I. De consequenties van de nieuwe afkapgrens van 25 kilometer

- Als gevolg van de onlangs in de MR vastgestelde afstandsgrens van 25 kilometer voor depositieberekeningen van afzonderlijke bronnen zijn de mogelijkheden voor extern salderen tussen Schiphol Airport en Lelystad Airport beperkt en zoals het er nu naar uit niet meer toereikend op hexagoonniveau voor alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. **U b** **Graag ontvang ik die nota** **daarover al geïnformeerd.** **nogmaals.**
- Ook voor de huidige verschilberekening tussen het bestaand recht op L van LVB2008/480K en het huidige gebruik van 500k bij Schiphol kan dit mogelijk consequenties hebben vanwege verschillen in baangebruik en vliegroutes: het is nog niet bekend of op hexagoonniveau voor alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden de vergunde ruimte in de referentiesituatie toereikend is in vergelijk met de huidige situatie. Schiphol moet dit in kaart brengen.
- **11.1 10.2.g** **iet onvermijdelijk dan?**
- De exacte gevolgen (inhoud/tijdpad) kunnen door Schiphol in kaart worden gebracht als zij instructies hebben van LNV hoe deze berekeningen moeten plaatsvinden.

II. Inpassing van de natuurvergunning in de procedure voor de MER

- **11.1 10.2.g** **Wanneer duidelijk?**

4. Handelingsperspectief IenW

- Als het bestaand recht ruimte biedt voor 500k en ook de andere twee kwesties geen beletsel vormen, dan kan IenW het LVB afronden zoals hierboven beschreven en hoeven er geen aanvullende acties te worden uitgevoerd.
- Als het bestaand recht lager dan 500k uitvalt, dan kan **Wel letten op een zuivere taakverdeling.** afgerond en moet **in samenspraak met Schiphol en LNV** worden gezien hoe dan verder. Omdat op dit moment geen beeld bestaat van de uitkomsten van de berekeningen en daarmee de eventuele hoogte en locatie van noodzakelijke compensatie/saldering/mitigatie kan op dit punt niet anders dan afgewacht worden tot hierover in de komende periode meer duidelijkheid ontstaat. Mogelijk zal Schiphol (als initiatiefnemer) het besluit moeten nemen om een ADC-toets voor te bereiden.
- Wel is een aantal acties vanuit IenW zinvol:

- o In de ontwerp-natuurvergunning is LNV uitgegaan van het bestaand recht van 480k op basis van LVB 2008. Voorafgaand aan de publicatie van de ontwerp-natuurvergunning heeft LNV in de beslissing op bezwaar al geoordeeld dat er aanvullende berekeningen moeten worden uitgevoerd ter onderbouwing van de keuze voor het LVB 2008 als het meest beperkend besluit. **11.1 10.2.g**

[Redacted text]

- o **11.1 10.2.G**

[Redacted text]

- o **11.1 10.2.G**

[Redacted text]

dit ooit ergens in de EU eerder gekomen?

- o De hierboven geschetste consequenties voor anticiperend handhaven zijn een eerste beeld. IenW zal samen met ILT nader in beeld brengen wat de inschatting van eventuele vertraging is op anticiperend handhaven en de dagelijkse praktijk van het vliegen.

Gevolgen voor de planning besluitvorming LVB

Op grond van bovenstaande:

- Deze bovengenoemde acties kunnen de komende maanden vanuit IenW worden opgepakt zodat uiterlijk in oktober meer zicht is op de consequenties indien het bestaand recht lager dan 500k uitvalt.
- Schiphol schat in de door LNV gestelde vragen vóór 1 november te kunnen beantwoorden.

**11.1 10.2.G**

- 11.1 10.2.g
- IenW kan vervolgens na het afgeven van de natuurvergunning de definitieve beoordeling van de aanvulling op het MER afronden, en de wijziging van het LVB definitief vaststellen. 10.2.g 11.1

#### Rolverdeling

- M IenW is bevoegd gezag voor de vaststelling en wijziging van het LVB. Vanuit haar integrale beleidsverantwoordelijke voor luchtvaart treedt DGLM op als derde-belanghebbende (LNV heeft IenW als zodanig aangemerkt in het kader van haar beoordeling van het handhavingsverzoek). DGLM adviseert, informeert en geeft haar zienswijze vanuit die rol aan het ministerie van LNV.
- M IenW is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op de besluitvorming over het LVB. Vanuit de toets op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming spreekt DGMI een aanvaardbaarheidsoordeel uit over het MER, inclusief de passende beoordeling. DGMI streeft naar inhoudelijke consistentie in de beoordeling van de passende beoordeling (primair door LNV in de rol als wettelijk adviseur en subsidiair door DGMI in de rol als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure). DGMI zal gelet op het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de reactie van LNV op de ontvangen zienswijzen aanvullende vragen stellen aan Schiphol met het verzoek de passende beoordeling te vullen. Welke?
- M LNV is bevoegd gezag voor de vergunningverlening van luchthavens van nationale betekenis voor wat betreft de natuurvergunning. Vanuit die bevoegdheid heeft LNV de ontvangen zienswijzen bestudeerd en aanvullende vragen gesteld aan Schiphol met het verzoek te beantwoorden. Zijn deze openbaar? Neem aan dat wij daar ook kennis van kunnen nemen?
- ILT is namens M IenW de toezichthouder. Vanuit die rol rapporteert ILT halfjaarlijks over de naleving van de regels zoals vastgelegd in het LVB. Op dit moment treedt ILT niet handhavend op als overtredingen het gevolg zijn van het opereren van de luchthaven volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Graag de actuele stavaza bespreken in de volgende staf. Ook om de formatie van actuele info te kunnen voorzien. Ook graag dan de relatie toelichten tot de andere luchtvaartdossiers.

10.2.e





Minister

**Bestuurskern**  
 Directie Duurzame  
 Leefomgeving & Circulaire  
 Economie  
 Leefomgeving

 Nav: Graag duidelijkheid over inhoud en omvang probleem inzake  
 natuurvergunning incl consequenties in de uitwerking laten

 Contactpersoon  
 10 2 e

M +31(10.2.e

minienw.nl @

# nota ter informatie

 Vervolgproces MER en LVB Schiphol; stand van zaken  
 m.e.r.-procedure

**Datum**  
 1 december 2021

**Kenmerk**  
 IENW/BSK-2021/325223

## Inleiding

Middels deze nota wordt u geïnformeerd over welke stappen in het kader van de m.e.r.-procedure ter voorbereiding op de definitieve vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) nog doorlopen moeten worden, en welke keuzes daarin nog resteren om te komen tot definitieve vaststelling van het LVB. U wordt achtereenvolgens geïnformeerd over de stand van zaken van:

- 1) eerste deel van de aanvulling op het MER (geluid, gezondheid en klimaat);
- 2) tweede deel van de aanvulling op het MER (natuur); en,
- 3) toetsing door de commissie van de m.e.r.

## Stand van zaken m.e.r.-procedure

*Eerste deel van de aanvulling op het MER (geluid, gezondheid en klimaat)*

- Schiphol heeft op 25 oktober het eerste deel van de aanvulling op het MER LVB NNHS opgeleverd. Dit eerste deel gaat in op de aspecten geluid, gezondheid en klimaat naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de ontvangen zienswijzen (inspraak op het MER).
- Op dit moment vindt op het eerste deel van de aanvulling een review plaats door het bevoegd gezag (DGMI). Schiphol maakt nog een redactionele slag op het eerste deel van de aanvulling en levert deze dan definitief op aan het bevoegd gezag.
- DGMI zal u vervolgens adviseren over de volledigheid en juistheid van het eerste deel van de aanvulling op het MER, en de doorwerking daarvan in het definitieve besluit.
  - In december krijgt u een **beslisnota** voorgelegd met het advies van DGMI over de volledigheid en juistheid van het eerste deel van de aanvulling op het MER

*Tweede deel van de aanvulling op het MER (natuur)*

- Het tweede deel van de aanvulling gaat over het aspect natuur (mn stikstof), de zogenaamde passende beoordeling. Deze vormt een integraal onderdeel van het MER.
- De passende beoordeling ligt ook ten grondslag aan het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming (met LNV als bevoegd gezag). DGMI streeft met LNV (als wettelijk adviseur voor de m.e.r.-procedure) naar inhoudelijke consistentie in de beoordeling.
- Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de publieke inspraak op het MER heeft LNV in afstemming met IenW/DGMI aanvullende vragen gesteld aan de Landsadvocaat over het te hanteren beoordelingskader.
- Het BWO van 30 september heeft aan JenV gevraagd een second opinion hierop uit te voeren. De overwegingen van JenV over het overgangsrecht zijn door LNV in afstemming met IenW voorgelegd aan de landsadvocaat.
- Op basis van het nader advies van de landsadvocaat zullen de bevoegd gezagen het beoordelingskader verder uitwerken (primair LNV, secundair IenW/DGMI). Nadat hierover duidelijkheid is gegeven door de bevoegd gezagen richting Schiphol kan de passende beoordeling worden afgerond.
  - [Streven is dat u voorafgaand aan 4<sup>e</sup> BWO Stikstofproblematiek Schiphol dd. 7 december, afhankelijk van tijdige standpuntbepaling door LNV, een \*\*beslisnota\*\* voorgelegd krijgt met het advies van DGMI over het te hanteren beoordelingskader voor de passende beoordeling](#)

- Vooralsnog is de inzet altijd erop gericht geweest te komen tot een inhoudelijke consistente beoordeling door de bevoegd gezagen IenW/DGMI en LNV op basis van dezelfde passende beoordeling.

- **11.1 10.2.g**  
[Redacted text block]



**11.1 10.2.G** <sup>111</sup>

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

*Toetsing aanvulling op het MER door de Commissie voor de m.e.r.*

- Het MER is voorgelegd ter advisering aan Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs. Het definitief toetsingsadvies vraagt om informatie ter aanvulling op de passende beoordeling en op het MER, voordat een besluit kan worden genomen over de wijziging van het LVB.
- Het is reëel te verwachten dat zodra de aanvulling op het MER en de dan onderliggende passende beoordeling wordt gepubliceerd, dat de vraag

gesteld wordt waarom de Commissie m.e.r. niet de gelegenheid krijgt om de aanvulling op het MER te toetsen.

- DGMI zal u zodra ook de aanvulling op de passende beoordeling is ontvangen adviseren over de toetsing van de aanvulling op het MER door de Commissie voor de m.e.r.. Deze beslisnota zal ook afstemming vragen met LNV omdat mogelijk de Commissie voor de m.e.r. nieuwe tekortkomingen kan signaleren, welke consequenties kan hebben op de definitieve besluitvorming van de natuurvergunning.
  - Afhankelijk van hoe snel de conclusie kan worden getrokken in de passende beoordeling dat significante effecten op natuur zijn uitgesloten (cq. oplossend vermogen maatregelenpakket op de korte termijn) krijgt u vervolgens een **beslisnota** voorgelegd met het advies van DGMI over de toetsing van de aanvulling op het MER door de Commissie voor de m.e.r..

### **Tot slot**

Voordat het proces van het LVB kan worden hervat is eerst duidelijkheid op voorgaande punten noodzakelijk. Na het BWO van 7 december zult u daarom ook de keuze krijgen voorgelegd hoe dit proces kan worden voortgezet. Dit proces start met het afronden van de nota van antwoord, mogelijk gefaseerd met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de aanvullingen op het MER.



M

- Niet verzonden – input meegenomen in stukken  
tbv BWO Schiphol

# nota ter informatie

Impact besluitvorming Schiphol op regionale  
luchthavens

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart  
Afd. Luchtruim- en Regionale  
Luchthavens

's-Gravenhage  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

T 070-10.2.e

M +31(10.2.e

@minienw.nl

**Datum**

2 december 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/326920

**Inleiding**

Op dit moment wordt door het kabinet besluitvorming voorbereid over de ontwikkeling van Schiphol tot 500.000 vliegtuigbewegingen. Keuzes worden voorbereid over hoe moet worden omgegaan met o.a. stikstofdepositie en over diverse onderwerpen gerelateerd aan geluidbelasting (zoals eventuele isolatie, uitkoop/opkoop van woningen en bredere investeringen in leefkwaliteit) inclusief een raming van de financiële consequenties. Keuzes die voor Schiphol gemaakt worden zullen naar alle waarschijnlijkheid een precedent creëren voor keuzes ten aanzien van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA), Groningen Airport Eelde (GAE) Eindhoven Airport (EA, civiel medegebruik) en Lelystad Airport LA). **brw**

In deze nota wordt op basis van de thans beschikbare inzichten ten aanzien twee hoofdonderwerpen t.w. 1) stikstofdepositie en **brw**

brw

## Nadere toelichting

### Ad 1. Stikstofdepositie: Stand van zaken procedure natuurvergunningen regionale luchthavens

Uw voorganger is eerder per nota geïnformeerd over de stand van zaken van de natuurvergunningen voor RTHA, MAA, GAE en EA (IENW/BSK-2020/191356 en IENW/BSK-2021/17423). Specifiek over LA met nota IENW/BSK-2021/195483). Naar aanleiding van de handhavingsverzoeken van o.a. MOB hebben RTHA, MAA en EA op verzoek van LNV inmiddels natuurvergunningen aangevraagd. Voor GAE is dit niet nodig, omdat GAE voor haar huidige activiteiten over een geldige vergunning op grond van de Wet natuurbescherming beschikt. In februari 2021 heeft LNV ontwerpbesluiten voor RTHA en EA ter inzage gelegd waarmee de natuurvergunning onder een aantal monitoringsvoorschriften wordt verleend. LNV concludeert in de ontwerpbesluiten van RTHA en EA dat het aangevraagde gebruik niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de relevante Natura 2000-gebieden. Uit de onderliggende berekeningen blijkt dat de deposities in de huidige situatie (2019) nergens hoger zijn dan de depositie in de referentiesituatie. Ofwel: het aangevraagde gebruik valt binnen "*het bestaand recht op depositie*". Uit deze conclusie volgt geen opgave voor externe of interne saldering of aanpak van specifieke natuurgebieden.

De zienswijzeperiode met betrekking tot de ontwerpbesluiten is inmiddels verstreken. LNV is nu bezig met het bezien en beantwoorden van alle zienswijzen en met het trekken van eventuele consequenties voor het besluit.

#### 11.1 10.2.g

, definitief uitsluitsel geeft LNV nog niet. Dat heeft te maken met het feit dat prioriteit wordt gegeven aan de behandeling van de aanvraag van Schiphol. Bij deze aanvraag speelt een aantal vraagstukken dat om keuzes vraagt m.n. met betrekking tot het bepalen van de referentiesituatie en vervolgens het bepalen van het daarbij behorende '*bestaand recht op depositie*'. LNV wil de ruimte houden om te bezien of de keuzes bij Schiphol gevolgen hebben voor de besluiten voor RTHA, EA en MAA (en ook LA). Dat is in ieder geval mede reden waarom LNV aangeeft bij MAA nog geen ontwerpbesluit naar buiten te hebben gebracht.

niet openbaar ogv 11.1 10.2.g

- niet openbaar ogv 11.1 10.2.g

niet openbaar ogv 11.1 10.2.g

### *Relatie Schipholbesluitvorming en regionale luchthavens*

Bij Schiphol is er mogelijk sprake van een (rest)opgave vanwege een gat tussen "het bestaand recht op stikstofdepositie" en de huidige activiteiten. Daarom wordt er op dit moment geïnventariseerd welke maatregelen voor interne en externe saldering kunnen worden ingezet (versnelling elektrificering grondgebonden operatie, uitkoop boeren, aanpak specifieke natuurgebieden). Zelfs indien uiteindelijk geen sprake zou zijn van een (rest)opgave, bestaat het voornemen om de salderingsacties uit te voeren voor Schiphol.

niet openbaar ogv 11.1 10.2.g

Er is op dit moment dan ook geen beeld van passende maatregelen en de eventuele kosten daarvan. Los van dit traject lopen er in ieder geval de nodige interne maatregelen bij de regionale luchthavens die tot minder stikstofemissies en – depositie moeten leiden, zoals de elektrificatie van grondgebonden activiteiten en introductie van walstroom. In het licht van het voorgaande lijkt het voor nu de beste optie om de besluitvorming bij Schiphol (in ieder geval over het gehanteerde toetskader) af te wachten en dan te bezien of extra actie bij EA, RTHA en MAA noodzakelijk is. Naar verwachting zullen er binnenkort belangrijke richtinggevende uitspraken worden gedaan met betrekking tot het toetskader voor de natuurvergunning van Schiphol. Voorgesteld wordt bij de Schiphol-besluitvorming rekenschap te geven van de precedentwerking naar de regionale luchthavens en daar expliciet aandacht aan te geven, ook voor wat betreft de financiële consequenties.

BRW

BRW

BRW

BRW

Met vriendelijke groet,

10.2.e

## Stand van zaken procedure natuurvergunningen EA, RTHA en MAA

- Naar aanleiding van de LNV-besluiten op handhavingsverzoeken van o.a. MOB hebben Eindhoven Airport (EA), Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Maastricht Aachen Airport (MAA) een aanvraag voor een natuurvergunning moeten indienen bij LNV.
- Het handhavingsverzoek met betrekking tot Groningen Airport Eelde is door LNV afgewezen, omdat GAE voor haar huidige activiteiten over een geldige vergunning op grond van de Wet natuurbescherming beschikt.
- EA, RTHA hebben in oktober 2020 hun aanvraag ingediend, MAA in april 2021.
- Februari 2021 heeft LNV ontwerp-besluiten voor EA en RTHA ter inzage gelegd waarmee de natuurvergunning onder een aantal monitoringsvoorschriften wordt verleend. Voor MAA is nog geen ontwerp-besluit naar buiten gebracht.
- LNV concludeert in de ontwerp-besluiten van EA en RTHA dat uit de berekeningen blijkt dat de deposities in de huidige situatie (2019) nergens hoger zijn dan de depositie in de referentiesituatie m.a.w. dat het aangevraagde gebruik binnen 'het bestaand recht op depositie' valt. De eindconclusie bij beide luchthavens is dat het project waarvoor de vergunning is aangevraagd, niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de relevante Natura 2000-gebiedeng en daarom de natuurvergunning wordt verleend.
- Op grond van deze ontwerp-besluiten is er daarmee bij EA en RTHA geen sprake van een opgave voor externe of interne saldering of aanpak van specifieke natuurgebieden.
- De zienswijzeperiode met betrekking tot de ontwerp-besluiten is inmiddels verstreken. LNV is nu bezig met het bezien en beantwoorden van alle zienswijzen en evt. consequenties voor het besluit.
- Op grond van de laatste contacten die wij met LNV hebben gehad zouden zich geen problemen voor moeten gaan doen bij de natuurvergunningen van EA en RTHA en waarschijnlijk ook bij MAA, echter definitief uitsluitel geeft LNV niet. Dat heeft te maken met het feit dat prioriteit wordt gegeven aan de behandeling van de aanvraag van Schiphol. Daar speelt een aantal vraagstukken die om keuzes vragen en naar de mening van LNV consequenties zouden kunnen hebben voor de besluiten voor EA, RTHA en MAA.
- Een consequentie zou kunnen zijn dat LNV toch tot een andere referentiesituatie komt dan waar nu in de ontwerp-besluiten vanuit is gegaan. Dat zou betekenen dat er opnieuw moet worden berekend wat het bestaand recht op depositie is. Dat zou tot gevolg kunnen hebben dat het bestaand recht op depositie lager uitvalt en het aangevraagde gebruik hier mogelijk niet meer in past.
- Los van dit punt heeft LNV in de afgelopen periode aanvullende vragen aan de luchthavens gesteld. De belangrijkste die zowel aan EA, RTHA als MAA is gesteld is de vraag om de aan de aanvraag ten grondslag liggende depositieberekeningen opnieuw uit te voeren met de binnenkort te verschijnen nieuwe versie van Aerius. In deze nieuwe versie is o.a. de nieuwe afkap met betrekking tot wegverkeer (25 in plaats van 5 km) verwerkt. Naar verwachting zal dit niet tot andere uitkomsten bij in ieder geval EA en RTHA leiden. MAA is nog niet duidelijk.
- 11.1 10.2.g [redacted]
- 11.1 10.2.g [redacted]
- Vanwege het uitblijven van besluitvorming bij MAA is LNV inmiddels ingebreke gesteld door MOB.

### Schiphol vs regionale burgerluchthavens

- Bij Schiphol is de verwachting dat er een gat zal zijn tussen het bestaand recht op depositie en de huidige activiteiten. Ondanks het feit dat er nog geen zekerheid bestaat over de referentiesituatie die bij Schiphol zal worden gehanteerd en daarmee het mogelijke gat, wordt er op dit moment geïnventariseerd welke maatregelen voor interne en externe saldering kunnen worden ingezet (versnelling elektrificering, uitkoop boeren, aanpak specifieke natuurgebieden) om dit gat te dichten.
- Deze actie loopt niet bij EA, RTHA en MAA gezien het feit dat voorsnog het beeld is dat dit probleem zich niet voor gaat doen bij deze luchthavens. Daarbij speelt mee dat de operatie op de regionale luchthavens met 1 baan van een andere orde is dan bij Schiphol met gewijzigde baangebruik in de afgelopen jaren en anticiperend handhaven.



- In het licht van het voorgaande lijkt het voor nu de beste optie om eerst besluitvorming bij Schiphol (in ieder geval over het gehanteerde toetskader) af te wachten alvorens ook bij EA, RTHA en MAA aan te gaan sturen op het inventariseren van salderingsmaatregelen. Naar verwachting zullen er binnenkort belangrijke richtinggevende uitspraken worden gedaan met betrekking tot het toetskader voor de natuurvergunning van Schiphol.

## Bijlage Nadere toelichting per luchthaven

### *Eindhoven Airport*

- Eindhoven Airport N.V. heeft een vergunning aangevraagd voor luchtgebonden en grondgebonden activiteiten. Dit zijn onder meer jaarlijks 43.000 vliegtuigbewegingen van groot vliegverkeer. Gehanteerde referentiesituatie: Luchthavenbesluit 2014.
- Voor zover bekend speelde bij EA de discussie over de vraag of de juiste referentiesituatie het Koninklijk Besluit van 1979 moet zijn in plaats van het Luchthavenbesluit van 2014. Vooralsnog houdt LNV vast aan het Luchthavenbesluit 2014. Het is niet bekend wat dit evt. zou betekenen voor de bestaand recht-depositie en/of het aangevraagde gebruik hierin nog steeds zal passen.
- 11.1 10.2.g

### *Rotterdam The Hague Airport*

- RTHA heeft een vergunning aangevraagd voor luchtgebonden en grondgebonden activiteiten. Dit zijn onder meer jaarlijks 24.923 vliegtuigbewegingen van groot vliegverkeer. Gehanteerde referentiesituatie: het Aanwijzingsbesluit 2001.
- Voor zover bekend is er geen discussie tot op heden over de gehanteerde referentiesituatie.
- 11.1 10.2.g

### **MAA**

- In afwijking van het primaire besluit op het handhavingsverzoek is MAA met de beslissing op bezwaar van september 2020 van RVO alsnog een vergunningplicht aangezegd.
- Hoewel deze in het verleden passend zijn beoordeeld, is LNV het oordeel toegedaan dat hierin de grondgebonden activiteiten van het bedrijf Samco, dat op de luchthaven onderhoudswerkzaamheden verricht, hadden moeten worden meegenomen. LNV is van mening dat activiteiten van Samco onlosmakelijk deel uit maken van het project "exploitatie van de luchthaven Maastricht".
- Gelet hierop is LNV van mening dat in het kader van de Wet natuurbescherming geen bestaande rechten kunnen worden ontleend aan de (separate) milieuvergunning die in 2003 door de provincie Limburg aan MAA is verleend voor de grondgebonden activiteiten, waaronder de activiteiten van Samco. Enkel hierom moeten nu alle lucht- en grondgebonden activiteiten op de luchthaven opnieuw passend beoordeeld worden en hiervoor een natuurvergunning aangevraagd worden bij LNV. De Wet natuurbescherming staat een knip hierin niet toe, aldus LNV.
- LNV merkt daarbij op dat het zeer waarschijnlijk is dat een toereikende vergunning kan worden verleend gelet op de geringe geluidsbelasting en geringe depositie als gevolg van de activiteiten van Samco.
- LNV heeft in de afgelopen periode aanvullende informatie en berekeningen gevraagd uitgaande van een andere referentiesituatie dan eerder aangegeven (aanwijzingsbesluit 2004 ipv beslissing op bezwaar 2011 en daarnaast gevraagd naar de effecten op een aantal buitenlandse natuurgebieden te kijken. Het aanwijzingsbesluit van 2004 behelst een groter aantal vliegtuigbewegingen dan de eerder gehanteerde referentiesituatie dus dit zal naar verwachting geen probleem hoeven opleveren.

### *Zienswijzen MOB*

- In de zienswijze van MOB op de ontwerpbesluiten van EA en RTHA kunnen in ieder geval twee belangrijke punten gehaald worden die ook bij Schiphol zijn ingebracht:
  - **Onrealistische stofemissieberekening referentiesituatie**

Bij EA is het luchthavenbesluit 2014(LHB2014) als referentiesituatie gekozen. Bij RTHA is gebruik gemaakt van de (gereconstrueerde) vlootsamenstelling uit het MER 2008. Bij beide wordt gesteld dat een realistische vlootmix is gekozen voor de berekeningen die past binnen de geluidsruijnte van de referentiesituatie. Binnen de gekozen realistische vliegtuig- en motortypecombinaties per geluidscategorie, de vliegtuig en motortypecombinatie is gekozen voor de hoogste NOx-emissie. In de zienswijze wordt aangegeven dat in werkelijkheid iedere geluidscategorie uit een groot aantal mogelijke vliegtuig- en motortypecombinaties bestaat met onderling niet gelijke maar wel enigszins vergelijkbare geluidsemissies, maar met sterk wisselende NOx- emissies. Door per geluidscategorie het meest NOx-emitterende vliegtuigtype te selecteren, wordt een volstrekt onrealistische stikstofemissie berekend, die geen relatie heeft met de praktijk van een luchthaven, waarin immers een mix van tal van vliegtuigtypes wordt bediend, aldus de zienswijze.

➤ **Onjuiste referentiesituatie:**

Überhaupt worden de gekozen referentiesituaties ter discussie gesteld. Daarbij wordt gesteld dat de gekozen referentiesituatie niet zijn ontleend aan een milieu- of Hinderwetvergunning, maar bij RTHA aan het Aanwijzingsbesluit 2001, bij EA aan het LHB 2014. Deze besluiten zijn onduidelijk waar het betreft de omvang waarvoor de toestemming is verleend. Daarom moet de referentiesituatie immers gereconstrueerd worden. Gelet hierop is in dit geval ook de feitelijke situatie van belang voor de bepaling van de referentie. Zie verder ook eerdere opmerking over referentiesituatie EA.



Aan Minister  
Van DGMI

# nota

Toetsingskader passende beoordeling Schiphol

## TER BESLISSING

### Datum

2 december 2021

1 december 2021

### Onze referentie

IenW/BSK-2021/327327

### Opgesteld door

10.2.e

### Beslistermijn

3 december 2021

### Uiterlijk bij

3 december 2021

### Bijlage(n)

0

## Aanleiding

### 11.1 10.2.g

Ambtelijk heeft LNV, in afstemming met IenW/DGMI (in de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure), een uitwerking gegeven aan het beoordelingskader voor de passende beoordeling van Schiphol (integraal onderdeel van het MER, en daarmee onderliggend aan het LVB Schiphol). Middels deze nota wordt u gevraagd kennis hiervan te nemen en in te stemmen het ambtelijk advies van IenW/DGMI over het te hanteren toetsingskader voor de passende beoordeling van Schiphol.

## Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van het ambtelijk advies aan M LNV. Ambtelijk zal M LNV worden geadviseerd de inhoud van het advies in het 4<sup>e</sup> BWO Stikstofproblematiek dd. 7 december mede te delen.
- In te stemmen met het ambtelijk advies van IenW/DGMI over het te hanteren toetsingskader voor de passende beoordeling van Schiphol.

## Kernpunten

- Alle adviezen overwegende komen LNV en IenW/DGMI tot de conclusie dat Schiphol geen beroep kan doen op het overgangsrecht. De referentiesituatie wordt vervolgens ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum (vroegste datum: 10 juni 1994) en het nadien meest beperkend besluit.
- In lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over de passende beoordeling (bij het MER en de ontwerpvergunning) <sup>11.1 10.2.g</sup> stellen we nu – in afwijking van de eerdere benadering in het ontwerpbesluit – voor om methodisch dezelfde uitgangspunten te hanteren voor de wijze waarop de emissies worden ingeschat. In beide situaties met een representatieve vlootsamenstelling, <sup>11.1 10.2</sup>
- Deze benadering biedt perspectief om op korte termijn een belangrijk deel van de huidige operaties te legaliseren. Schiphol dient daarvoor nog wel te onderbouwen dat het aantal vliegtuigbewegingen (vtb) mogelijk op basis van het LVB2008 ook mogelijk was binnen de uitvoeringsperiode van het Aanwijzingsbesluit 1996. De inschatting is dat Schiphol kan aantonen dat het

zowel juridisch als fysiek mogelijk was om 480k vtb op het vierbanenstelsel af te wikkelen.

- De gevolgen van de aanleg van de vijfde baan op stikstof is nog niet eerder beoordeeld en maakt ook geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Voor een aantal N2000-gebieden/hexagonen in het noordwesten van Noord-Holland resulteert dit zondermeer in een opgave tot mitigatie van stikstof.
- Voor de overige N2000-gebieden (ca. 19 in aantal) resteert ook een opgave om te mitigeren. Dit is de delta tussen de aangevraagde situatie (500k vtb) en de referentiesituatie (bovengrens 480k vtb).
- Met de indicatie van wat de resulterende opgave is tot mitigatie kan ook beter ingeschat worden wat het oplossend vermogen is van het pakket aan maatregelen zoals nu wordt uitgewerkt in opdracht van het BWO. In een separate nota zal DGLM u hierover informeren.
- In de toelichting worden de varianten geschetst die zijn overwogen in aanloop naar dit advies. **11.1 10.2.g**

**Datum**

1 december 2021

**Onze referentie**

**Uiterlijk bij**

3 december 2021

**Bijlage(n)**

0

**Aan**

Minister

**Van**

DGMI

## TOELICHTING

### Afwegingsruimte bevoegd gezagen

- De Commissie voor de m.e.r. (hierna: Commissie) wijst er in haar toetsingsadvies op dat "wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden."
- Bevoegde gezagen hebben afwegingsruimte om invulling te geven aan de kaders die aan Schiphol worden meegegeven bij de uitwerking van wat had gemogen (juridisch) en wat zich had kunnen voordoen (fysiek en economisch) in de referentiesituatie.

### Vlootsamenstelling

- LNV heeft in het ontwerpbesluit een benadering gekozen waarbij Schiphol in de uitwerking van de referentiesituatie het meer vervuilende vliegtuigtype binnen een geluidscategorie mocht selecteren voorzover dit vliegtuigtype daadwerkelijk in de vlootmix voorkwam, en ook in voldoende aantallen beschikbaar om daadwerkelijk op Schiphol te kunnen vliegen.
- Deze berekening van stikstofemissies in de referentiesituatie gaat uit van een gebruik van de luchthaven dat zich naar het oordeel van de Commissie in werkelijkheid niet kon voordoen. De Commissie concludeert dat daardoor voor de referentiesituatie de emissies worden overschat. De Commissie adviseert de emissies op basis van een representatieve vlootsamenstelling te bepalen.

### Verkeersomvang

- In de aanvulling op de passende beoordeling dient Schiphol nader te onderbouwen dat het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer beperkend is ten opzichte van het LVB2008. Daarvoor dient Schiphol af te leiden hoeveel verkeer er binnen de publiekrechtelijke beperkingen en de uitvoeringsperiode van het Aanwijzingsbesluit 1996 kon worden afgehandeld op het vierbanenstelsel.
- Ook voor deze afleiding van het toegestane verkeer dient een toets op het realiteitsgehalte plaats te vinden. Hierbij kan naast wat juridisch had gemogen (veiligheidstechnisch en planologisch) ook gekeken worden naar de fysieke en bedrijfseconomische uitvoerbaarheid.

- Het meest beperkende is de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid zoals destijds in het MER onderliggend aan het Aanwijzingsbesluit 1996 geoperationaliseerd met de punctualiteitsnorm (= percentage vluchten met meer dan 15 minuten vertraging tijdens de piekperioden). Als de punctualiteitsnorm zou worden overschreden is er een reële kans dat het mainport-perspectief verloren zou gaan.

**Datum**  
1 december 2021

**Onze referentie**

**Uiterlijk bij**  
3 december 2021

**Bijlage(n)**  
0

**Aan**  
Minister

**Van**  
DGMI

### **Alternatieven in uitwerking toetsingskader**

Voor de uitwerking van dit toetsingskader zijn vier alternatieven overwogen. Deze variëren in de criteria die gesteld worden aan het realiteitsgehalte van zowel de vlootsamenstelling als de mogelijke verkeersomvang in de referentiesituatie.

[Alternatief I: De realistische verkeersomvang toetsen aan fysieke uitvoerbaarheid, en vasthouden aan de eerder gekozen benadering voor het bepalen van de maximale emissies met een meer vervuilende vlootsamenstelling](#)

#### *Voordelen*

- Restopgave mitigatie stikstofdepositie is beperkt tot die gebieden/hexagonen die als gevolg van de aanleg van de vijfde baan geraakt worden.
- Deze gekozen benadering sluit aan bij wat eerder met Schiphol is gecommuniceerd.

#### *Nadelen*

- [11.1 10.2.g](#)  
[Redacted text]
- Als gekozen wordt voor toetsing van een aanvullend MER blijft dit naar het oordeel van de Commissie een essentiële tekortkoming. Zoals aangekondigd in de nota van informatie (dd. 1 december met kenmerk IENW/BSK-2021/325223) wordt u daar nog over geadviseerd.
- [11.1 10.2.g](#)  
[Redacted text]
- Uit de indicatieve inschatting van de restopgave blijkt dat hiermee een groot surplus ontstaat die door Schiphol kan worden ingezet voor andere doeleinden wat vanuit maatschappelijk oogpunt niet uitlegbaar is vanuit de opgave om bij te dragen aan natuurherstel.

[Alternatief II: De realistische verkeersomvang naast fysieke uitvoerbaarheid ook toetsen aan de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid, en vasthouden aan de eerder gekozen benadering voor het bepalen van de maximale emissies met een meer vervuilende vlootsamenstelling](#)

#### *Voordelen*

- In vergelijking met Alternatief I blijft de restopgave mitigatie stikstofdepositie beperkt tot die gebieden/hexagonen die als gevolg van de aanleg van de vijfde baan geraakt worden.

#### *Nadelen*

- In aanvulling op wat beschreven is onder Alternatief I is het lastig uitlegbaar om wel een stringent kader te hanteren voor het inschatten van een realistische omvang van het verkeer, en vervolgens een soepel kader te hanteren voor de vlootsamenstelling.

**Datum**

1 december 2021

**Onze referentie****Uiterlijk bij**

3 december 2021

**Bijlage(n)**

0

**Aan**

Minister

**Van**

DGMI

**Alternatief III (voorkeursalternatief):** De realistische verkeersomvang toetsen aan fysieke uitvoerbaarheid, en een alternatieve benadering hanteren voor het bepalen van de maximale emissies waarbij uitgegaan dient te worden van een representatieve vlootsamenstelling

**Voordelen**

- 11.1 10.2.g en kan eerder rekenen op een positief oordeel van de Commissie.
- Maatschappelijk is deze benadering ook beter uitlegbaar. Schiphol zal ook een bijdrage moeten leveren aan natuurherstel.

**Nadelen**

- In vergelijking met Alternatief II is er naast de restopgave als gevolg van de aanleg van de vijfde baan ook een restopgave voor de mitigatie van stikstofdepositie voor het gehele beïnvloedingsgebied van Schiphol (indicatief gaat het om 19 N2000-gebieden).
- Op korte termijn kan er een vergunning worden afgegeven voor belangrijk deel van de operaties (gelimiteerd tot 480.000 vliegbewegingen). Gefaseerd kan Schiphol vervolgens alsnog de omvang van de operaties terugbrengen op het pre-corona niveau (met 500.000 vliegbewegingen) als het treffen van maatregelen gelijke tred houdt met het herstel van het volume luchtverkeer.
- 11.1 10.2.g

**Alternatief IV:** De realistische verkeersomvang naast fysieke uitvoerbaarheid (Alternatief III) ook toetsen aan de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid, en een alternatieve benadering hanteren voor het bepalen van de maximale emissies waarbij uitgegaan dient te worden van een representatieve vlootsamenstelling

**Voordelen**

- 11.1 10.2.g

**Nadelen**

- In aanvulling op Alternatief III zal de omvang van Schiphol voor de korte termijn mogelijk beperkt worden tot een maximum aantal van 432.000 vliegtuigbewegingen. Dit kan grote economische implicaties hebben voor de huidige exploitatie van Schiphol en de netwerkqualiteit aanzienlijk onder druk zetten.
- In dit alternatief is een maximum pakket aan maatregelen nodig wat de vergunningverlening verder compliceert.

**Juridisch kader**





# 11.1 10.2.g

## Bijlage 1. Tabel met indicatieve inschatting restopgave (vergelijk stikstofdepositie in referentiesituatie en aangevraagde activiteit)

|                                                                                                                                                                                                                          | Op basis van een representatieve vlootsamenstelling <sup>1</sup> | Op basis van een realistische worst-case vlootsamenstelling |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| I. Alle Natura 2000-gebieden als gevolg van vierbanenstelsel                                                                                                                                                             |                                                                  |                                                             |
| <i>Realistische verkeersomvang beperkt tot fysieke en juridische uitvoerbaarheid: 480k in referentiesituatie (bovengrens LVB 2008)</i>                                                                                   | -4%                                                              | 27% <sup>2</sup>                                            |
| <i>Realistische verkeersomvang ook beperkt door bedrijfseconomische uitvoerbaarheid: 432k in referentiesituatie (bovengrens Aw 1996)</i>                                                                                 | -14%                                                             | 14% <sup>3</sup>                                            |
| II. Extra hexagonen als gevolg van uitbreiding banenstelsel met een vijfde baan in 2003 <sup>4</sup><br>- Zwanenwater & Pettemerduinen; Abtskolk & De Putten; Schoorlse Duinen; Noordhollands Duinreservaat <sup>5</sup> |                                                                  |                                                             |
| <i>480k als verkeersomvang in referentiesituatie (bovengrens LVB 2008)</i>                                                                                                                                               | -100%                                                            | -100%                                                       |
| <i>432k als verkeersomvang in referentiesituatie (bovengrens Aw 1996)</i>                                                                                                                                                | -100%                                                            | -100%                                                       |

**Datum**  
1 december 2021

**Onze referentie**

**Uiterlijk bij**  
3 december 2021

**Bijlage(n)**  
0

**Aan**  
Minister

**Van**  
DGMI

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

<sup>1</sup> Voor deze indicatieve berekening van de stikstofdeposities op basis van een representatieve vlootsamenstelling is verondersteld dat de gemiddelde NOx-emissies per vliegtuigbeweging gelijk blijft in de verschillende rekensituaties. Historisch blijkt dat de NOx-emissies per MTOW nauwelijks varieert.

<sup>2</sup> Uit de passende beoordeling onderliggend aan ontwerpbesluit blijkt een totaal aan stikstofemissies van 3.906,3 ton op jaarbasis in de referentiesituatie, vgl. met 3.084,8 ton op jaarbasis als gevolg van de aangevraagde activiteit.

<sup>3</sup> Hierbij is verondersteld dat de vlootsamenstelling op basis van Aw 1996 nagenoeg niet wijzigt ten opzichte van de vlootsamenstelling op basis van het LVB 2008.

<sup>4</sup> Op basis van indicatieve plaatjes van Schiphol zou als gevolg van de aanleg van de vijfde baan de stikstofdepositie in deze gebieden kunnen toenemen en als gevolg van de maximale rekenafstand van 25 kilometer ruimtelijk gezien nieuwe depositie op hexagonen kunnen neerslaan.

<sup>5</sup> Dit Natura 2000-gebied is aangewezen vóór de uitbreiding van het banenstelsel in 2003. De referentiesituatie gaat daarom uit van het vierbanenstelsel waardoor de totale omvang (100%) van de aanvullende depositie als gevolg van de aanleg van de vijfde baan moet worden gemitigeerd.