



Aan
Van

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

[Redacted]



nota

Besluitvorming Schiphol en Lelystad Airport



TER BESPREKING

Datum
13 mei 2022

Onze referentie

Opgesteld door
[Redacted], Bestuurskern

Beslistermijn
3 juni 2022

Bijlage(n)
5

Aanleiding

In het coalitieakkoord is besluitvorming in 2022 aangekondigd over Schiphol en Lelystad. In de afgelopen weken is een aantal maal met u gesproken over mogelijke strategieën in relatie tot dit besluit. Daarbij is de voorkeursoptie bepaald om met de besluitvorming een stap naar voren te zetten door niet te wachten op afronding van het traject van de natuurvergunning. Deze optie is de afgelopen weken verder verkend.

In deze nota wordt allereerst het geadviseerde besluit bij de voorkeursoptie toegelicht, zoals dat in voorbereiding is. Hierbij wordt voorgesteld in de redenering de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota centraal te stellen. Daarmee wordt het voorgenomen besluit breder vanuit het gebied en de leefomgevingskwaliteit beargumenteerd. Vervolgens wordt een alternatief besluit beschreven. Omdat het alternatieve besluit inhoudt dat het huidige beleid wordt voortgezet, wordt dit niet nader toegelicht in deze nota.

In het tweede deel van de nota wordt nader ingegaan op het geadviseerde besluit bij de voorkeursoptie. Er wordt stilgestaan bij de hoofdlijnen van de effecten en mogelijke consequenties. Daarna wordt een toelichting gegeven op de procedures die nodig en mogelijk zijn om dit besluit zo snel mogelijk te implementeren in regelgeving, wordt ingegaan op risico's en tot slot wordt stilgestaan bij de communicatie. Een aantal onderdelen wordt de komende dagen nog verder uitgewerkt en zal in een volgende nota worden aangevuld.

In uw agenda is op 18 mei om 18.15 uur tijd gereserveerd om deze nota te bespreken.

Kern voorkeursoptie

- Het kabinet heeft afgesproken dat er meer aandacht moet gaan naar het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op mensen die rond Schiphol wonen en de natuur, terwijl tegelijkertijd de hubfunctie moet worden behouden.
- Door het uitblijven van een vastgestelde LVB-wijziging, waarin het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) is verankerd, is er nog altijd sprake van anticiperend handhaven. Dit vormt een beperking op de

Overzicht van opmerkingen bij B09. Gespreksnota - Besluitvorming Schiphol_Geredigeerd.pdf

Pagina: 1

Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark
Gespreksnota, geen beslisnota

Nummer: 2 Auteur: Harbers, Mark
Zoals 18/5 op hoofdlijnen besproken.
Onderstaand nog wat aanvullingen/opmerkingen voor volgende bespreking.
Besluit volgt tzt als ontbrekende informatiesite aangevuld

rechtszekerheid van omwonenden. Ook voor de luchtvaartsector bestaan grote onzekerheden.

- Het gebied waar de luchthaven in ligt, is een zwaar belast gebied waar meerdere grote nationale opgaven samenkomen: verduurzaming van de industrie, versterking van het energienet, een grote woningbouwopgave, natuurherstel. Het kabinet gaat de uitdaging aan om deze opgaven de komende jaren samen met de provincie Noord-Holland in samenhang met elkaar op te lossen. Dit moet leiden tot een substantiële verbetering van de leefomgevingskwaliteit van het gebied. Om deze reden is het gebied door het kabinet aangewezen als Novex gebied.
- Om dit te bereiken, bent u bereid om ook naar de omvang van de luchthaven te kijken. De benadering van de capaciteitsgrens wordt daarvoor omgedraaid: hoe groot moet de luchtvaart minimaal zijn, in plaats van hoe groot mag die maximaal zijn.
- Daaruit volgt dat we bereid zijn om te reduceren naar een basisnetwerk voor Nederland (400.000-440.000 vliegtuigbewegingen). Binnen deze bandbreedte moet een keuze worden gemaakt om een bepaald aantal vast te leggen.
- Gezien het grote belang voor Nederland om goed verbonden te zijn met de rest van de wereld en de onzekerheid waarmee de analyse van het effect van krimp op de hubfunctie is omgeven, wordt gekozen voor de bovengrens van deze bandbreedte.
- Het aantal van 440.000 wordt beschouwd als het op dit moment maximaal verantwoorde aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en zal het uitgangspunt zijn voor het te wijzigen LVB.
- Het afronden van het LVB zal afhankelijk zijn van het proces van de natuurvergunning voor Schiphol. Dit kan nog enige tijd duren. In de tussentijd kunt u een aantal stappen zetten. Hiertoe zijn een aantal mogelijkheden in beeld gebracht. De mogelijke instrumenten worden in deze nota kort toegelicht en op dit moment nader uitgewerkt. In de communicatie van het besluit kunt u aangeven dat u samen met belanghebbenden de komende maanden de beste route uit zult werken.
- Lelystad Airport zal geopend worden zodra het WLHB is afgerond en de natuurvergunning is afgegeven. Hiermee wordt ruimte gecreëerd om de hub-functie van Schiphol in de toekomst te behouden. Op dit moment ligt er een verzoek van de CROLL om vooruitlopend op de opening van de luchthaven al maatregelen te nemen. Wij Informeren u separaat over de mogelijkheden.
- Perspectief op groei kan ontstaan, binnen de grenzen van het nieuwe evenwicht, door innovatie of andere bronmaatregelen, zoals een verdere reductie van nachtvluchten. In overleg met alle belanghebbenden gaan wij de kaders ontwikkelen voor veiligheid, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit, verbondenheid.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]



Geadviseerd besluit bij voorkeursoptie

1. In te stemmen met het vaststellen van de reductie van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol per jaar naar 440.000. Deze reductie dient de kwaliteit van de leefomgeving, de duurzaamheid en de veiligheid; tegelijkertijd is het beeld dat met dit

Pagina: 2

Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark
Tzt de economische onderbouwing onderdeel maken van besluit/kamerbrief

Nummer: 2 Auteur: Harbers, Mark
Zoals 25/5 besproken ook een manier/methode/formule vinden (samen met de omgeving) om voortdurende afname van geluid te kunnen bewerkstelligen

aantal de komende jaren ook een acceptabel bestemmingennetwerk bediend kan worden.

2. Hieraan in de kamerbrief het principebesluit van de opening van Lelystad Airport voor commercieel luchtverkeer te verbinden, zodra een natuurvergunning is afgegeven en het WLHB is vastgesteld.
3. Hieraan in de kamerbrief de gebiedsaanpak voor de omgeving van de luchthaven Schiphol te verbinden, waarin samen met BZK, EZK, LNV en de provincie Noord-Holland in samenhang afspraken worden gemaakt ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van het gebied.
4. Akkoord te gaan met de voorgestelde communicatieaanpak (zie kopje 'communicatie en omgeving').

Zie een toelichting op deze beslispunten onder het alternatief besluit.

Alternatief besluit

Een alternatief voor het hierboven omschreven besluit is om het proces van de natuurvergunning af te wachten. Hiermee wordt de consistente lijn, dat het aan de initiatief nemer is om de natuurvergunning af te ronden voortgezet. Dit betekent dat wordt vastgehouden aan de uitgangspunten en het proces zoals eerder bepaald, namelijk dat het (gewijzigde) LVB zo snel mogelijk zal worden vastgesteld, nadat er duidelijkheid is over stikstof en de natuurvergunning. Dit proces is voorspelbaar in te doorlopen stappen, maar zeer onzeker in de tijd, omdat IenW afhankelijk is van het proces rond de natuurvergunning.

Kern alternatief besluit

- Het kabinet heeft afgesproken dat er meer aandacht moet gaan naar het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op mensen die rond Schiphol wonen en de natuur, terwijl tegelijkertijd de hubfunctie moet worden behouden.
- Luchtvaart is een normale sector en moet zich houden aan de voor iedere sector geldende regels m.b.t. milieu en natuur.
- Dat betekent dat Schiphol als initiatiefnemer zo snel mogelijk tot een natuurvergunning moet komen, waarna de LVB-wijziging voor het NNHS kan worden vastgesteld.
- Vanuit deze stap rechtszekerheid bieden voor inwoners en luchtvaart.
- In de tussentijd investeert het kabinet in een aanpak van de meest ernstige geluidshinder en wordt er gewerkt aan een gebiedsagenda om de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol te verbeteren.

Toelichting geadviseerd besluit bij voorkeursoptie

Ad 1)

Het advies is om het principebesluit om te krompen naar 440.000 vliegtuigbewegingen na besluitvorming begin juni 2022 aan te kondigen en deze te verankeren middels een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). De vaststelling van het LVB is afhankelijk van de natuurvergunning voor Schiphol. Daarom wordt in de voorkeursoptie geadviseerd eerder stappen te zetten om tot een reductie te komen. Hiervoor zijn verschillende instrumenten mogelijk. Zie hiervoor het kopje 'proces vastlegging besluit op hoofdlijnen'. Gezien de grote onzekerheden rond de stikstofproblematiek, bespreken we graag met u welke zekerheid over de mogelijkheden om te komen tot een vorm van een

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van


[REDACTED]



Pagina: 3

 Nummer: 1 Auteur: Mobile User

 Nummer: 2 Auteur: Mobile User

 Nummer: 3 Auteur: Harbers, Mark

In volgende ronde besluit ook onderbouwen met geluid.

Dan ook kijken naar alternatief: feitelijk doen we dan een mix van voorkeur en alternatief, namelijk op basis van geluid en basisnetwerk voor Nederland stellen we een maximum verantwoord aantal vliegbewegingen vast, maar daarna blijft het zaak voor Schiphol als initiatiefnemer om tot een natuurvergunning te komen

natuurvergunning u voorwaardelijk acht en in de kamerbrief wil kunnen communiceren. Ook bespreken wij graag met u in hoeverre u in de aankondiging van uw besluit in wilt gaan op het perspectief voor de luchtvaart op langere termijn.

Ad 2)

De opening van Lelystad Airport is bedoeld voor de *overloop* en *behoud* van niet mainport gebonden verkeer van Schiphol. Door de (blijvende) onzekerheid over het aantal vliegbewegingen op Schiphol staat het behoud van de hubfunctie verder onder druk. Tegelijkertijd is er vanuit de samenleving in toenemende mate vraag naar vakantievluchten. De opening is in eerste instantie gericht op 10.000 vliegbewegingen per jaar, zodra er een natuurvergunning is verleend. Op termijn is groei mogelijk naar 25.000 vliegbewegingen. Tevens kan de groei naar 25.000 vliegtuigbewegingen pas plaatsvinden na de luchtruimherziening om ook de laatste vaste naderingsroutes op te hogen (de zogenaamde laagvliegroutes). Graag bespreken we met u in hoeverre de omvang van de opening al gemeld wordt in de Kamerbrief. In bijlage 3 is aanvullende informatie opgenomen.

Ad 3)

Het gebied rond de luchthaven Schiphol kent meerdere grote nationale en regionale opgaven, die deels overlap met elkaar hebben in de problematiek die opgelost moet worden. Zo is stikstof de rem op meerdere, door de regio en bewoners gewenste, ontwikkelingen, zoals de verduurzaming van de industrie en woningbouw. Om de industrie, maar ook Schiphol, te kunnen verduurzamen, is meer capaciteit in het energienet nodig. Die versterking van het energienet is ook nodig om nieuwe woningen op het net te kunnen aansluiten. Oftewel: er is een grote samenhang in de verschillende opgaven in dit gebied.

Het kabinet heeft er daarom voor gekozen om het gebied als Novex gebied aan te merken. Dat betekent dat kabinet en provincie in nauwe samenwerking met elkaar gaan kijken hoe de grote opgaven de komende jaren met elkaar kunnen worden opgelost. Dit zal scherpe keuzes vragen. Het besluit om de capaciteit op Schiphol te verlagen, is het eerste besluit van het kabinet in dit kader en moet ook andere (vak)departementen in beweging zetten, waarbij men bereid is om ingewikkelde keuzes te maken om te komen tot een gezamenlijke oplossing.

Ad 4) zie het kopje communicatie en omgeving.

Rollen en verantwoordelijkheden

- IenW: beleidsverantwoordelijkheid luchtvaart, vaststellen LVB (AmvB), bevoegd gezag MER;
- Schiphol: initiatiefnemer LVB en aanvrager natuurvergunning;
- LNV: beleidsverantwoordelijkheid stikstof, bevoegd gezag natuurvergunning.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]



Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark

Naar zijn aard kan een besluit over opening van Lelystad nu niet meer dan een principebesluit zijn, wat op zichzelf weinig zegt. Er zijn namelijk twee voorwaarden te vervullen voorafgaand aan besluitvorming: een wnb vergunning en een oplossing/voorstel voor de laagvliegrouete.

Nummer: 2 Auteur: Harbers, Mark

Plus aandeelhouders Schiphol: MinFin, Amsterdam, Rotterdam

Bij de voorkeursoptie meegewogen aspecten¹

Natuurvergunning

Om het LVB definitief vast te kunnen stellen is duidelijkheid nodig over de natuurvergunning/passende beoordeling.

Effect reductie vliegtuigbewegingen: minder vliegtuigbewegingen leidt in beginsel tot minder stikstofuitstoot en minder stikstofdepositie.

Stand van zaken: Op dit moment voert Schiphol op instructie van het bevoegd gezag (LNV/DGMI) de berekeningen uit die moeten leiden tot een aanvulling op de lopende vergunningaanvraag.

Onzekerheden: Het proces om te komen tot een natuurvergunning/passende beoordeling die nodig is voor het kunnen vaststellen van een LVB is onzeker en in de tijd ongewis. Totdat de aanvulling op de vergunningaanvraag van Schiphol wordt ingediend, naar verwachting op 30 juni, bestaat er geen stabiel beeld van de stikstofopgave.

Impact op advies: Gezien de grote onzekerheid rondom het proces van de natuurvergunning en de hierboven omschreven publieke belangen, die vragen om besluitvorming en effectuering daarvan, wordt geadviseerd om uw hoofdbesluit niet afhankelijk te maken van het proces rond de natuurvergunning.

Leefomgeving: geluid en emissies

In het algemeen geldt dat minder vliegen ook de negatieve effecten op de leefomgeving vermindert.

Effect reductie vliegtuigbewegingen: Voor emissies van stoffen (incl. CO₂) geldt dat het effect in principe evenredig is met de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen. Voor geluid ligt dat genuanceerd, omdat dat ook afhankelijk is van het baangebruik. De voordelen zullen groter zijn in de invloedssfeer van de secundaire banen. Bij geluid is het verder de vraag in welke mate de verminderde geluidbelasting ook leidt tot verminderde hinderbeleving.

Impact op advies: Per saldo is de overweging dat reductie van het aantal vliegtuigbewegingen nodig is voor de balans met de leefomgeving, maar dat vanuit dit publieke belang er geen concreet geobjectiveerd getal aan te koppelen is.

EU-verordening evenwichtige aanpak (balanced approach, BA) exploitatiebeperkingen

Voor een krimpscenario voor Schiphol moet, conform de Europese verordening 598/2014² de BA procedure doorlopen moeten worden. Formeel hoeft de EC het besluit niet goed te keuren, echter als de EC opmerkingen heeft moeten die worden opgevolgd.

Effect reductie vliegtuigbewegingen: Volgens de BA moet de voorgenomen maatregel (krimp) bijdragen aan een vastgesteld milieudoel, bijvoorbeeld het met

¹ Zie bijlage 2 voor nadere toelichting op een aantal aspecten.

² De Europese verordening inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak (balanced approach: BA) (598/2014)

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

een bepaald percentage reduceren van het aantal ernstig gehinderden rond Schiphol.

Impact op advies: Het is van belang zo snel mogelijk na het besluit de procedure te starten. Geadviseerd wordt de reductie pas te effectueren nadat de BA procedure is afgerond. Dit is conform EU-regelgeving en draagt bij aan zorgvuldige en voorspelbare besluitvorming. Naar aanleiding van uw besluit zullen wij de BA verder voorbereiden en uitwerken.

Anticiperend handhaven

Inmiddels is er al een zeer lange tijd sprake van anticiperend handhaven op het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Feitelijk betekent dit dat er niet wordt gehandhaafd bij een overschrijding van het huidige stelsel met de handhavingspunten als gevolg van het vliegen volgens het NNHS.

Effect reductie vliegtuigbewegingen: ILT heeft in haar signaal van eind 2021 aangegeven dat bij, naar inschatting, tussen de 420.000-450.000 vluchten handhavend moet worden optreden.³

Impact op advies: Indien in de praktijk geen sprake meer zou zijn van anticiperend handhaven, neemt dat de juridische kwetsbaarheid die ILT eind 2021 signaleerde weg. Verder kan het actief en formeel beëindigen van anticiperend handhaven ingezet worden voor de (tussentijdse) effectuering van een besluit tot reductie, vooruitlopend op vaststelling van het LVB. Zie hiervoor het kopje 'opties voor de tussentijd'.

Juridische procedures

Impact op advies: De risico's zijn niet van dien aard dat een ander besluit geadviseerd wordt.

Gevolgen voor KLM

Effect reductie vliegtuigbewegingen:

³ Nota 'Signaal door anticiperend handhaven', kenmerk ILT-2021/60234

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van





Zie voor nadere omschrijving van de geschatte impact op KLM ook bijlage 4.

Datum
13 mei 2022

Onze refe

Uiterlijk bij

Bijlage(n)
0

Aan
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Hubfunctie en economische aspecten

Effect reductie vliegtuigbewegingen: uit de analyse van de netwerkkwaliteit is voortgekomen dat het minimaal benodigde basisnetwerk voor een acceptabel verbindingennetwerk met de rest van de wereld 400.000-440.000 vliegtuigbewegingen is. Hier wordt nog een critical review op uitgevoerd, die op korte termijn wordt afgerond.

Impact op advies: Gezien het grote belang voor Nederland om goed verbonden te zijn met de rest van de wereld, de onzekerheid waarmee de analyse van het effect van krimp is omgeven, wordt het aantal van 440.000 beschouwd als het op dit moment maximaal verantwoorde aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en zal het uitgangspunt zijn voor het te wijzigen LVB

Tarieven

Effect reductie vliegtuigbewegingen: Als Schiphol minder vluchten kan afwickelen dan gepland, zullen de luchthaventarieven in principe stijgen, omdat de kosten moeten worden opgebracht door minder vliegtuigbewegingen en passagiers. Ook de tarieven van LVNL zullen naar verwachting stijgen.

Impact op advies: De precieze impact op de tariefontwikkeling is niet te voorspellen. Het ambtelijke beeld is dat de impact niet dusdanig groot is dat er vanuit het perspectief van tariefontwikkeling reden is om van besluitvorming af te zien.

Regionale Luchthavens

Effect reductie vliegtuigbewegingen: Indien voor Schiphol een lager aantal vliegtuigbewegingen wordt vastgesteld, zal dat tot meer schaarste aan luchthavencapaciteit in Nederland leiden. Luchthavens hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken en kunnen complementair aan elkaar zijn. Via regionale luchthavens zouden vluchten die niet meer op Schiphol plaats kunnen vinden, een plek kunnen krijgen indien de markt dit kan/wil faciliteren. Daarbij geldt wel dat de ruimte binnen de huidige gebruiksvergunningen van de regionale luchthavens beperkt is en groei van regionale luchthavens niet in de lijn der verwachting ligt. Zie ook de toelichting.

Proces vastlegging voorkeursoptie op hoofdlijnen

1. Politiek besluit via Kamerbrief begin juni 2022.
2. Bevestiging in Bestuursovereenkomst (BOK) voor de zomer 2022.
3. Vastlegging in een ministeriele regeling na de zomer 2022.
4. Vastlegging in juridisch besluit, 2023-202x (natuurvergunning en LVB; zie bijlage 1 voor nadere duiding).

De volgende tijdslijn is voorzien bij besluitvorming op 10 juni. De genoemde data zijn tentatief en deels afhankelijk van besluitvorming door anderen (LNV, Europese Commissie).

Medio mei	Gesprek over beslisnota, oplevering critical review netwerkkwaliteit, concept RHDHV rapport stikstof, ophalen analyse EZK
20 mei	Concept Kamerbrief in weekendtas
27 mei	Definitieve Kamerbrief
10 juni* I	BWO, MR, besluit
10 juni II	Gesprekken KLM, BARIN, ORS/MRS, Milieufederatie
10 juni III	Verzending Kamerbrief, persconferentie
	Start procedure Balanced approach
	Concept besluit commissie Te Rijdt
13-17 juni	Gesprekken EC, ACNL, LVNL, Bewonersorganisaties, Sector
Medio juni	Concept BOK gereed
30 juni	Aanvulling op de aanvraag voor de natuurvergunning door Schiphol
medio juli	Vaststelling BOK
1 september	Notificatie BA aan EC
1 oktober	[REDACTED]
	Wijziging LVB in voorhang brengen, incl. nota van antwoord
	Start uitvoering basispakket geluid
	Definitief besluit commissie Te Rijdt
1 maart 2023	Afronding BA
	Vaststelling gebiedsagenda incl. bestuurlijke afspraken over stikstofruimte (hoofdlijn/proces)
Eind april 2023	Capaciteitsdeclaratie voor gebruiksjaar dat start op de laatste zondag van oktober wordt afgerond
Niet voor 1 mei 2023	Vaststelling LVB
PM	[REDACTED]

* onder voorbehoud

Opties voor tussentijd

De hoofdlijn van het besluit is reductie naar 440.000 vliegtuigbewegingen en vastlegging in het LVB. Naar verwachting zal vastlegging tijd vergen en in ieder geval is het een onzeker proces. Daarom wordt gekeken naar mogelijkheden om het principebesluit te effectueren voor de periode tot het LVB is vastgesteld. [REDACTED]

In ieder geval is het advies om:

- Direct na de aankondiging te starten procedure voor (de vanuit EU-regelgeving benodigde) Balanced Approach;
- Schiphol te verzoeken de natuurvergunningaanvraag aan te passen;
- met Schiphol af te spreken dat komende capaciteitsdeclaraties hier op worden aangepast, zodat slots die worden teruggegeven, niet opnieuw historisch worden uitgegeven. Dit levert dit jaar ca. 2000 slots op.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

De volgende mogelijkheden worden op dit moment nader uitgewerkt:

Optie 1 - Ministeriele regeling slotreductie, in werking na afronding BA en per start IATA jaar.

Ontwikkeltijd: 1-3 maanden

Inwerkingtreding: Winterseizoen 2023

U kunt hierbij ook de keuze maken om de reductie in stappen te realiseren. Bijvoorbeeld per 1 mei 2023 naar 460.000 en op een later moment naar 440.000 vliegtuigbewegingen. Deze situatie geldt dan totdat het LVB met 440.000 is vastgesteld. Deze constructie maakt reductie zichtbaar en biedt zekerheid voor de luchtvaartmaatschappijen, ook in het geval verankering in het nieuwe LVB langer dan een jaar op zich laat wachten.

Optie 2 - Ministeriele regeling slotreductie, in werking per een eerdere datum

In theorie is het, alternatief, mogelijk om eerder stappen te zetten in de reductie van vliegtuigbewegingen.

Ontwikkeltijd: Binnen circa 3 maanden kan een ministeriële regeling worden opgesteld.

Inwerkingtreding: nader te bepalen, echter voor afronding BA en niet gelijk met nieuw IATA jaar.

[Redacted text]

Optie 3 - Ministeriele regeling, in werking per een eerdere datum

Als tussenoptie voor alternatief 2 is het mogelijk om de ministeriële regeling klaar te zetten, zodat deze kan ingaan zodra BA is doorlopen.

[Redacted text]

Optie 4: stoppen anticiperend handhaven

Totdat er een nieuw vastgesteld LVB is, zou de ILT kunnen handhaven volgens het huidige wettelijke stelsel van de handhavingspunten. Hiervoor is nodig dat de aanwijzing wordt ingetrokken die de ILT de instructie geeft om niet handhavend op te treden wanneer een overschrijding op een handhavingspunt te verklaren is vanuit het vliegen volgens het NNHS (aan de Tweede Kamer gemeld in 2015). Hiermee wordt het anticiperend handhaven beëindigd.

Voor- en nadelen voorkeursoptie

Voordelen

Door op dit moment een besluit te nemen, vooruitlopend op nadere besluitvorming over de natuurvergunning, neemt u het initiatief voor de invulling van de afspraken uit het Regeerakkoord. Hiermee wordt actief de keuze gemaakt om de negatieve effecten op de leefomgeving te verminderen.

Door het gebiedproces te koppelen aan dit besluit, creëert u een geloofwaardig startpunt voor dit proces.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Redacted name]

Nadelen

Omdat er onzekerheid bestaat over de uitkomst van de natuurvergunning, is het mogelijk dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen op basis van die vergunning hoger of lager uitpakt dan het genomen besluit.

Communicatie en Omgeving

- Het besluit tot het terugbrengen van het aantal vluchten op Schiphol en het openen van Lelystad Airport zal voor velen als een verrassing komen. Het is daarbij een besluit dat naar verwachting tot uiteenlopende reacties zal leiden, de een zal blij verrast zijn, de ander helemaal niet. En sowieso zal het besluit een heleboel vragen losmaken. Na het bekendmaken van het besluit moet de deur openstaan voor vragen en toelichting. Het is belangrijk dan open en benaderbaar te zijn.
- DCO en omgevingsmanagement stellen een geïntegreerde communicatie- en stakeholderaanpak voor. Hierbij maken we, met het narratief als onderlegger, het besluit en de afwegingen erbij landelijk bekend. Waarbij we vervolgens klaar staan om op maat toelichting te geven aan stakeholders en betrokkenen. De aanpak concentreert zich op de dag van het MR-besluit en op de eerste weken erna.
- Op de dag van het besluit stellen wij het volgende voor: persconferentie met statement in Nieuwspoor, persbericht, optreden in talkshow, interviews, social kanalen IenW en webcare. De media-inzet is gericht op zowel landelijke als regionale media rondom de twee luchthavens. De communicatie bereiden wij voor met onder meer Q&A's en een gedetailleerd draaiboek. Ook stellen wij voor om Q&A's en de onderliggende rapporten bij het besluit te plaatsen op de website, een videoboodschap en visuals en kaartjes te maken.
- Kort voor het bekendmaken van het besluit zullen de belangrijkste stakeholders worden gebeld. Hiervoor wordt een lijst opgesteld. Rekening houdend met alle beperkingen zouden we Schiphol voorafgaand aan de bekendmaking willen informeren over de communicatie-inzet.
- Het betrekken van de omgeving en omgevingspartijen als de ORS is met dit gevoelige besluit helaas niet mogelijk. In dat kader adviseren we ook deze partijen, net als andere stakeholders, vlak voor de persconferentie te bellen. Op deze manier kan het besluit en het afgelopen proces worden toegelicht.
- DCO verzendt het persbericht met het versturen naar de pers tegelijkertijd naar de communicatieafdelingen van stakeholders. Ook krijgen mensen die eerder een zienswijze hebben ingediend of hebben geparticipeerd bij besluitvorming een e-mail met een toelichting op het besluit. De eigen medewerkers worden niet vergeten: we stellen voor om te alerteren voor aanvang van de persconferentie, een nieuwsbericht op intranet te publiceren en kort na de bekendmaking een digitale sessie te houden via Webex waar vragen kunnen worden gesteld.
- Wij stellen voor dat u in de weken na het besluit een werkbezoek brengt aan zowel de omgeving van Schiphol als van Lelystad Airport (en dan met name de gemeenten waar overlast wordt gevreesd). Hier gaat u in gesprek met zowel bestuurders als met omwonenden om de reacties te horen en toelichting te geven.
- Ook adviseren wij u enkele dagen na het bekendmaken van het besluit in een live sessie via social media (bijvoorbeeld via FaceBook of Instagram) vragen

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

van omwonenden te beantwoorden. U kunt zowel voor de omgeving Schiphol als de omgeving Lelystad een sessie doen. DCO zal de vragen modereren.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Krachtenveld

- **Omgeving Schiphol (bewoners):** vanuit de omgeving van Schiphol wordt al langere tijd gevraagd om krimp van de luchthaven. Echter, zij zullen deze stap niet voldoende vinden.
- **Omgeving Schiphol (bestuurders):** omdat met deze reductie van het aantal vliegtuigbewegingen een opening wordt geboden voor de aanpak van de andere opgaven in de regio, is de verwachting dat bestuurlijk met begrip en mogelijk waardering zal worden gereageerd op deze stap.
- **Omgeving Lelystad Airport:** de grote weerstand in hoofdzakelijk Gelderland en Overijssel zal naar verwachting zeer negatief reageren op een principebesluit om de luchthaven alsnog te openen.
- **Luchtvaartsector:** [redacted]
- **Schiphol:** de verwachting is dat de beperking van de bedrijfsvoering zal worden betreurd, mede gezien de inspanningen van Schiphol om met de bestaande capaciteit tot hinderreductie te komen, etc. Tegelijkertijd kan deze krimp helpen om een LVB vast te stellen, waar ook Schiphol rechtszekerheid door krijgt. Het perspectief van de opening van Lelystad Airport zal naar verwachting wellicht verzachtend werken.
- **VNO/NCW:** naar verwachting zal er begrip bestaan voor de complexiteit van de problemen in de leefomgeving en de noodzaak hierin stappen te zetten, maar zullen er grote zorgen zijn over de invloed van de krimp van de luchthaven op het vestigingsklimaat.
- **Milieu en natuurorganisaties:** willen al geruime tijd een (veel) grotere krimp van de luchtvaart in Nederland en zullen deze stap als te beperkt ervaren.

Toelichting

De problematiek rondom Schiphol concentreert zich op het vaststellen van een luchthavenverkeerbesluit (LVB), en bevat in de kern drie elementen:

- Stikstof: het LVB kan pas worden vastgesteld, als Schiphol een natuurvergunning heeft aangevraagd (aanpassing van de eerdere aanvraag voor 500.000 vliegtuigbewegingen) en gekregen. Voor die natuurvergunningsaanvraag is nodig dat de stikstofopgave kan worden gemitigeerd. [REDACTED]
- Geluid: Door het uitblijven van een vastgestelde LVB-wijziging, waarin het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) is verankerd, is er nog altijd sprake van anticiperend handhaven. Dit vormt een beperking op de rechtszekerheid van omwonenden. Ook voor de luchtvaartsector bestaan grote onzekerheden.
- Daarnaast spelen er in de omgeving van de luchthaven veel andere grote opgaven en uitdagingen die raakvlakken of overlap hebben met zowel de problemen als oplossingen in het luchtvaart dossier, zowel op het gebied van stikstof, als op ruimtelijk en klimaat terrein.

Redeneren vanuit het regeerakkoord en publieke belangen Luchtvaartnota

In het regeerakkoord is afgesproken dat de sterke hubfunctie op Schiphol moet worden behouden, maar er tegelijkertijd aandacht moet zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.

Wanneer deze afspraak wordt benaderd vanuit de vier publieke belangen zoals die zijn opgenomen in de Luchtvaartnota, geldt voor veiligheid, duurzaamheid en leefomgeving dat deze in beginsel beter worden gediend naar mate er minder vluchten zijn. Er komt evenwel op basis van deze belangen geen concreet getal naar boven.

- Leefomgevingskwaliteit: minder vluchten betekent in absolute zin minder geluidhinder en minder emissies van stoffen. Met name ten aanzien van geluidhinder is het beeld dat dit te zeer is opgelopen. Het is echter niet mogelijk objectief een normstelling of methodiek te bepalen waarop een bepaald niveau van geluidhinder acceptabel of niet acceptabel kan worden geacht. Ook is er geen omslagpunt gevonden van een aantal vliegtuigbewegingen waarmee de hinder plots meer dan evenredig afneemt. Naar mate er minder gevlogen wordt leidt dit tot een geleidelijke afname van de hinder. Dit geldt met name voor omwonenden in de invloedssfeer van de secundaire banen, omdat allereerst de primaire banen worden ingezet en de secundaire pas worden bijgeschakeld als dit nodig is vanwege drukte, weersomstandigheden of baanonderhoud aan de primaire banen. Een kanttekening hierbij is dat dit berekeningen van geluidsbelasting (conform de wettelijke voorschriften) betreft. Dit is een objectieve en feitelijke methode om de effecten van krimp te voorspellen, echter het is moeilijk voorspelbaar is of ook de ervaren, subjectieve geluidshinder evenredig afneemt indien er minder wordt gevlogen. Afhankelijk van hoe krimp wordt geffectueerd en of het mogelijk is om afspraken te maken met de luchtvaartsector, kan krimp effect hebben op

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

het preferentieel baangebruik. Dit kan leiden tot een verplaatsing en plaatselijke vergroting van geluidsoverlast.

Het publieke belang Leefomgevingskwaliteit is gebaat bij het terugbrengen van het aantal vluchten tot wat minimaal verantwoord is op grond van netwerkqualiteit. Daarbij wordt expliciet ook het aantal vluchten in de nacht teruggebracht (op dit moment is een afname voorzien tot 29.000), omdat slaapverstoring een dominante onderdeel van geluidhinder is.

- **Duurzaamheid:** minder vluchten betekent minder CO2-uitstoot. Er is daarbij wel sprake van een weglek effect; andere luchthavens in binnen- en buitenland zullen een deel van de vervallen vluchten vervangen. Verder is er ook geen effect op versnellen van de energietransitie, er zal bijvoorbeeld niet eerder worden overgegaan op duurzame brandstoffen. Door vermindering van het aantal vluchten op Schiphol zal een eventueel CO2-plafond voor de luchthaven in een later stadium voor de sector makkelijker te hanteren zijn, die vermindering wordt nu al gerealiseerd.
- **Veiligheid:** uit eerdere analyses, o.a. tbv het MER, is gebleken dat Schiphol veilig tot in ieder geval 540.000 vliegtuigbewegingen zou kunnen groeien. Minder vluchten leidt tot minder drukte en kan daarmee bijdragen aan minder complexiteit en bijvoorbeeld minder kruisende bewegingen. Gezien de eerdere analyse is hier geen directe noodzaak toe.

Het vierde publieke belang, verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld, wordt juist gediend naarmate er meer vluchten zijn. Immers, met meer vliegtuigbewegingen kan er vaker rechtstreeks vanaf Schiphol worden gevlogen naar meer bestemmingen. Naar aanleiding van de luchtvaartnota is echter ook een analyse gemaakt om te bepalen hoeveel vluchten er de komende jaren minimaal nodig zijn voor een acceptabel verbindingennetwerk met de rest van de wereld. Uit deze analyse volgt een bandbreedte van 400.000-440.000 vliegtuigbewegingen die nodig zijn om de kwaliteit van het netwerk in stand te houden.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

██████████

Bijlage 1: Stappen tot LVB

1. Duidelijkheid over stikstof/natuurvergunning (bepalend voor de rest van de planning);
2. Afronding MER:
 - a. Berekeningen stikstof (na stap onder 1.);
 - b. Integrale check op het MER door DGMI na afronding stikstofberekeningen (check dan dus ook over andere onderwerpen dan stikstof);
 - c. Nader advies Cie MER nodig over stikstofberekeningen? Afhankelijk van resultaat berekeningen en natuurvergunning.
Totaal vier maanden na afronding stap onder 1. nodig (voor DGMI en eventueel Cie MER)?
3. Afronding nota van antwoord naar aanleiding van ingediende zienswijzen (na stap onder 1.);
4. Balanced approach procedure nachtvlucht en/of totaal:
 - a. Afronding eindrapport extra onderzoek voor nachtvluchten: april/mei 2022;
 - b. Opstellen notificatiedocument, internetconsultatie, verwerken reacties: ongeveer vier maanden;
 - c. Notificatieprocedure: zes maanden.
Afronding gehele procedure dus eind dit jaar/begin volgend jaar mogelijk, mits voor teruggang in totaal aantal vliegtuigbewegingen geen extra onderzoek nodig is;
5. Verwerking van stappen onder 2. tot en met 4. in LVB plus nota van toelichting;
6. Laatste teksten LVB en nota van toelichting voor reactie naar Schiphol, LVNL en KLM en ter informatie naar ORS;
7. Parlementaire behandeling:
 - a. Voorhang TK en EK;
 - b. Ronde schriftelijke vragen;
 - c. Mondelinge behandeling.

De ontwerp-LVB-wijziging ligt al bij TK en EK in verband met de voorhang, maar wacht op behandeling (was controversieel verklaard). Met het gewijzigd LVB (met duidelijkheid over de natuurvergunning) kan de voorhang worden doorlopen. [REDACTED]
8. Advisering door Raad van State:
 - a. Toezending aan RvS (via MR);
 - b. Advies (RvS heeft gemiddeld drie maanden nodig);
 - c. Verwerking advies door IenW (nader rapport);
 - d. Afhankelijk van advies weer in MR of niet?

Voor gehele stap uitgaan van doorlooptijd van in elk geval vijf maanden;
9. Inwerkingtreding na plaatsing LVB (met nota van toelichting) en inwerkingtredingsKB in het Staatsblad.
10. Indiener van zienswijzen informeren dat de nota van antwoord online staat.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

Bijlage 2: Lelystad

Wijziging Luchthavenbesluit (LHB) en natuurvergunning

- Voor het vaststellen van het LHB is een passende beoordeling vereist. De verwachting is dat er op korte termijn onvoldoende stikstofruimte is om 45.000 vliegbewegingen te faciliteren.
- [REDACTED]
- Mocht op korte termijn verandering komen in dit standpunt dan verwachten wij dat Lelystad Airport een Natuurvergunning zal aanvragen voor ca. 10.000 vliegtuigbewegingen.
- Gelet op de verwachte doorlooptijden in beide scenario's lijkt een actualisatie van het MER met een doorrekening met DOC 29 onvermijdelijk. Dat zal naar verwachting tenminste een jaar in beslag nemen. [REDACTED]
- Het voorstel is om:
 - a) het totaal aantal vluchtbewegingen terug te brengen van 45.000 naar 25.000 per jaar. Daarmee wordt de reikwijdte van het LHB meer in lijn gebracht met de passende beoordeling. Tegelijkertijd sluit dit aan op de VVR;
 - b) te voorzien in een gefaseerde openstelling van 10.000 naar 25.000 vliegbewegingen. Doorgroei naar 25.000 vliegbewegingen kan pas plaatsvinden als er een aanvullende passende beoordeling is en de luchtruimherziening is gerealiseerd.

Dit is nog niet met Lelystad Airport besproken en vergt een wijziging van het WLHB. Met het terugschalen van het WLHB kan ook tegemoet gekomen worden aan de zorgen van de omgeving door de groei van Lelystad Airport te temporiseren en te koppelen aan de reeds afgesproken monitoring en evaluatie. In deze monitoring en evaluatie wordt gekeken hoe de aannames over de ontwikkeling van de luchthaven, routes en vlieghoogtes in de milieueffectrapportage zich in de praktijk voordoen.

Verkeerverdeelregel (VVR)

- De VVR regelt dat luchtvaartmaatschappijen voorrang kunnen krijgen op LA als ze slots op Schiphol inleveren.
- Dat is geval als:
 - een luchtvaartmaatschappij historische slots op Schiphol heeft overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij of de slot coördinator, of
 - heeft toegezegd om voortaan historische slots op Schiphol te gebruiken voor het verrichten van transfervluchten.
- De VVR heeft geen effect op het moment dat er slots verdwijnen op Schiphol.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)


0


Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van



 Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark
Volgende keer VVR bespreken irt tot besluit

 Nummer: 2 Auteur: Mobile User

- De VVR kent geen formele houdbaarheidsdatum, echter in het besluit is aangegeven dat "op basis van de feiten en veronderstellingen in de aanmelding" een besluit is genomen door de EC.
- De EC heeft eerder in gesprekken laten weten dat als er in die feiten en veronderstellingen grote zaken wijzigen hun oordeel ook zou kunnen wijzigen. Daarbij is er om die reden ook een evaluatiemoment ingebouwd bij **10.000 vliegtuigbewegingen**.
- [REDACTED] We maken komende week een nadere analyse.

1

Laagvliegroutes

- De afgelopen jaren is binnen het programma Luchtruimherziening gewerkt aan het wegnemen van belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de huidige aansluitroutes van Lelystad Airport en de opgave om de naderingsroute uit het zuiden (sector 3) aan te passen zodat het mogelijk wordt om de daling later in te zetten zodat ook op deze route uit het zuiden een continu dalend profiel wordt gerealiseerd.
- Alleen op de naderingsroute uit het zuiden ,deel Lemelerveld – Zwolle (ca. 30 Km), is het niet mogelijk gebleken om de route te verhogen zonder dat dit consequenties heeft voor de capaciteit in het luchtruim of de vliegveiligheid. Bij een jaarlijks verkeersvolume van 10.000 vliegtuigbewegingen zullen op deze hoogte ongeveer 8 van in totaal 15 naderende vliegtuigen per dag gebruik maken van deze naderingsroute.
- In de volgende fase van de Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim uitgewerkt. De huidige routes rondom Lelystad zijn daarbij geen uitgangspunt. In deze fase van het programma zal dan ook bezien worden welke mogelijkheden er zijn om Lelystad Airport hoger te naderen.

CROLL

De CROLL heeft u onlangs een verzoek gedaan om vooruitlopend op de opening van Lelystad Airport geluidmaatregelen te nemen. U laat zich informeren over dit verzoek in een gesprek met een delegatie van de CROLL tijdens uw werkbezoek op 31 mei as aan de Luchthaven. Daarna zal u een besluit mbt het verzoek worden voorgelegd.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

Bijlage 3: Toelichting bij het advies meegewogen aspecten

Natuurvergunning:

Om het LVB definitief vast te kunnen stellen is duidelijkheid nodig over de natuurvergunning/passende beoordeling. Op dit moment voert Schiphol op instructie van het bevoegd gezag (LNV/DGMI) de berekeningen uit die moeten leiden tot een aanvulling op de lopende vergunningaanvraag. Het huidige beeld is dat deze aanvulling op 30 juni wordt ingediend. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Dit betekent dat zonder passende maatregelen de publieke luchtvaartbelangen in het geding zijn.

1 Met DGS en LNV is ambtelijk verkend onder welke voorwaarden een vergunning kan worden afgegeven of anderszins een besluit kan worden genomen dat deze belangen in voldoende mate borgt. Daarbij moet er dan voortgang mogelijk zijn in zowel het proces richting het LVB als ook proces richting de natuurvergunning. Hierover is op dit moment nog geen duidelijkheid verkregen.

Dit omdat op dit moment veel discussie is over hoe Schiphol kan aantonen dat haar activiteit geen additionele stikstofbijdrage levert boven de kritische depositiewaarden/instandhoudingsdoelen van de geraakt natuurgebieden. In die context moet Schiphol een maatregelenpakket presenteren waarbij kan worden aangetoond dat deze additioneel is t.o.v. de maatregelen die nodig zijn voor instandhouding van de gebieden (2) een totaalpakket opleveren dat de totale opgave aan de voorkant mitigeert, en (3) eventueel welke compenserende maatregelen worden genomen. [REDACTED] Over additionaliteit en instandhouding zal pas definitief meer duidelijkheid ontstaan richting de natuurdoelanalyses die medio volgend jaar worden opgeleverd.

Dit maakt het proces om te komen tot een natuurvergunning/passende beoordeling die nodig is voor het kunnen vaststellen van een LVB onzeker en in de tijd ongewis. Wij zetten de gesprekken met LNV en DGS over dit vraagstuk de komende periode voort. Ons advies is om uw hoofdbesluit hier niet van

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

afhankelijk te maken, met het oog op de afspraak uit het regeerakkoord om de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, natuur en milieu te verminderen..

Balanced Approach

Sinds 13 juni 2016 is de Europese verordening inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak (balanced approach: BA) (598/2014) van kracht. De verordening schrijft regels voor wanneer EU-lidstaten de capaciteit op luchthavens groter dan 50.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer willen verminderen. Dus voor een krimpscenario voor Schiphol zal deze procedure doorlopen moeten worden. Dit betekent niet dat de Europese Commissie (EC) het besluit kan tegenhouden. Formeel hoeft de EC het besluit niet goed te keuren, echter als de EC opmerkingen heeft moeten die wel worden opgevolgd (omdat anders niet wordt voldaan aan het naleven van de verordening).

Er moet bij de aankondiging van het besluit over de toekomst van Schiphol wel nadrukkelijk worden gezien wat de manier is om dit in het kader van de BA te communiceren en een aankondiging worden gedaan over het doorlopen van de BA. Want volgens de BA moet de voorgenomen maatregel (krimp) bijdragen aan een vastgesteld milieudoel, bijvoorbeeld het met een bepaald percentage reduceren van het aantal ernstig gehinderden rond Schiphol.

Dit milieudoel moet verankerd zijn in het Actieplan Schiphol. Dit Actieplan is eveneens een resultante van EU-regelgeving, de zogenaamde richtlijn omgevingslawaaai. Het huidige actieplan is het Actieplan Schiphol 2018-2023. Dit voorgaande is op dit moment nog niet het geval, dus voor het nieuwe actieplan moet goed gezien worden of en wanneer dit nieuwe doel daarvan onderdeel kan gaan uitmaken. Zodat dit geen belemmering is voor het doorlopen van de BA.

[Redacted text block]

Regionale luchthavens

Indien voor Schiphol een lager aantal vliegtuigbewegingen wordt vastgesteld, zal dat tot meer schaarste aan luchthavencapaciteit in Nederland leiden. Luchthavens hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken en kunnen complementair aan elkaar zijn. Via regionale luchthavens zouden vluchten die niet meer op Schiphol plaats kunnen vinden, een plek kunnen krijgen indien de markt dit kan/wil faciliteren. Daarbij gelden wel enkele disclaimers:

(1) de ruimte binnen de huidige gebruiksvergunningen (omzettingsregeling of luchthavenbesluit) op RTHA, GAE, MAA en EA is beperkt. Alleen op GAE en MAA is potentieel nog enige ontwikkelruimte (van enkele duizenden vtb's); deze luchthavens zouden - mits de markt dit faciliteert - dus kunnen profiteren van een krimp op Schiphol, (2) de luchthavens hebben primair een regionale functie en er wordt groot belang gehecht aan bestuurlijk draagvlak; voor een functie als overloop zal geen draagvlak zijn,

(3) eventuele groei is naar alle waarschijnlijkheid niet zonder stikstofopgave te realiseren, los van het feit dat groei ook leidt tot toename van andere milieueffecten (zoals geluid)

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan


Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Redacted name]



Pagina: 18

 Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark

Moet actieplan dan ook in tabel pagina 8 en is dat (één van de) instrument(en) om nieuwe koers vast te leggen? Incl baanpreferentie in relatie tot Zwaneburgbaan?

 Nummer: 2 Auteur: Mobile User

(4) sturingsmogelijkheden voor het Rijk voor verdeling van het verkeer zijn niet/nauwelijks aanwezig.

- Gelet hierop is het noodzakelijk dat de regionale luchthavens de reeds ingezette lijn om (na uitvoering van de regionale verkenningen naar de toekomstige ontwikkelrichting voor de luchthavens) het gebruik van de luchthavens middels luchthavenbesluiten vast te leggen.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

████████

Bijlage 4: Positie KLM

KLM heeft medio 2020 liquiditeitssteun van de Nederlandse Staat ontvangen i.v.m. de gevolgen van COVID-19 (een lening van de Staat van 1 mld. euro en een garantie van de Staat voor bankleningen van 2,4 mld. euro). Daarbij is toen ook al extern gecommuniceerd (ook in Kamerbrieven) dat KLM op termijn ook de kapitaalpositie zou moeten verbeteren. Hierover heeft de Staat de afgelopen periode overleg gevoerd met KLM, Air France KLM, de Franse Staat en de Europese Commissie (vanwege mogelijke staatssteun aspecten). Vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid en koersgevoeligheid kan in de beantwoording in dit stuk niet op de stand van zaken rond herkapitalisatie worden ingegaan. De betrokken ministers zijn op de hoogte. 10 mei heeft een BWO plaatsgevonden waarin dit onderwerp is besproken.

Hieronder een toelichting inzake mogelijke gevolgen voor de omzet/winst en toekomstige kostenstijgingen.

[Redacted content]

Verhoging (toekomstige) kosten

- *Hogere luchthaventarieven*: deze zijn door Schiphol voor de komende 3 jaar met 37% verhoogd en deze verhoging zal waarschijnlijk toenemen bij een lager plafond aan vluchten (kosten van luchthaveninfrastructuur moeten worden opgebracht door minder vluchten). KLM betaalt ongeveer 50% van de tariefinkomsten en betaalt daarmee ook 50% van de verhoging in de tarieven.
- Eisen rondom *geluidsreductie* kunnen de kapitaalkosten (CapEx) van KLM verhogen als vlootvernieuwing in een hoger tempo zal moeten plaatsvinden om aan de reductiewaarden te kunnen voldoen. Daarnaast zal het nieuwe geluidsisolatieprogramma voor Schiphol leiden tot hogere kosten voor de gehele sector; voor de periode 2023-2026 is de initiële raming dat het gaat om geaccumuleerd maximaal [Redacted] euro. Dit

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Redacted]

bedrag valt mogelijk lager uit bij nadere uitwerking van het pakket. De verwachting is dat ongeveer de helft van deze kostenstijging zal neerslaan bij KLM, wat zou neerkomen op maximaal [REDACTED] verspreid over de vier jaren in de genoemde periode.

- *Emissiereductie* zal ook de CapEx van KLM verhogen als ook hiervoor vlootvernieuwing in een hoger tempo zal moeten plaatsvinden om aan de reductiewaarden te kunnen voldoen. [REDACTED]

- *Aanscherping ETS/hogere CO2-prijs*: dit effect slaat neer op operationele kosten (OpEx) via de aankoop van duurdere CO2-emissierechten. [REDACTED]

I

- *CO2-plafond*: afhankelijk van hoe streng dit plafond wordt, kan dit betekenen dat KLM de CO2-emissie per vlucht moet reduceren als ze wil groeien (mits hiervoor überhaupt ruimte bestaat bij een reductie van vluchten). Dit kan leiden tot hogere kosten, hetzij via CapEx (in geval van vlootvernieuwing) hetzij via OpEx (schoonere brandstoffen die duurder zijn).
- *Vliegbelasting*: in de huidige vorm (7,85 euro per vertrekkende OD-passagier) leidt dit volgens McKinsey tot extra kosten van circa [REDACTED] voor KLM Groep (inclusief Transavia) als de belasting niet wordt doorberekend naar de passagiers. Doorberekening naar de passagiers zal resulteren in een verwacht volumeverlies tot 3%. Bij verhoging van de belasting naar €24 euro zal dit, bovengenoemd cijfer extrapolierend, resulteren in 3x hogere kosten: [REDACTED]. De introductie van de vliegbelasting in 2008 (toentertijd ruim 11 euro voor Europese vluchten, 45 euro voor intercontinentaal) heeft destijds geleid tot 'vluchtgedrag' van reizigers naar buitenlandse luchthavens dichtbij de grens. Deze 'lekkage' bedroeg toen ruim 6%. Bijna 4% van de vraag viel uit door de hogere kosten en 1% van de reizigers stapte over op een andere vervoersmodaliteit, waarmee het totale effect op -11% uitkwam.
- *Lelystad blijft dicht*: het dicht blijven van Lelystad Airport betekent dat Transavia geen vluchten kan overhevelen naar deze luchthaven en daarmee dus ook geen slots vrijkomen voor KLM op Schiphol.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[REDACTED]

Bijlage 5: Achtergrond slots

- De slotcoördinator heeft nog geen methodiek op de plank liggen om over te gaan tot de reductie van historische slots, maar heeft recent een eerste opzet gedeeld waarover ze met alle betrokkenen in gesprek zijn.

Toelichting

De slotverordening voorziet niet in een mechanisme voor het niet honoreren van historische aanspraken op slots (historische slots) en/of compensatie als slots wegens capaciteitsbeperkingen of exploitatiebeperkingen niet meer kunnen worden gehonoreerd. Als de door Schiphol gedeclareerde capaciteit in de capaciteitsdeclaratie lager is dan het aantal historische slots, dan zal de slotcoördinator de beschikbare capaciteit/slots op een eerlijke en transparante manier moeten (her)verdelen over de luchtvaartmaatschappijen die aanspraak maken op historische slots. De slots die niet toebedeeld kunnen worden verliezen dan hun historische aanspraken.

- Er zijn geen voorbeelden van compensatie van schade als gevolg van het niet toekennen van slots waarop historische aanspraken beruisten.



...eet op potentieel grote impact financieel en voor de luchtvaartmaatschappijen is zorgvuldige communicatie hierover met de sector van belang.

- De Minister kan ten aanzien van de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie (de operationele weergave van alle beschikbare capaciteit (in slots)) door Schiphol – op grond van het Besluit slotallocatie – een bindende aanwijzing geven aan Schiphol of nadere regels stellen. Hier zijn echter wel beperkingen aangesteld. Op dit moment worden verschillende opties onderzocht, hierover wordt u later geïnformeerd.

Toelichting

Op grond van de slotverordening moet de lidstaat er zorg voor dragen dat twee keer per jaar een capaciteitsdeclaratie (capdec) wordt vastgesteld. De capdec is de operationele weergave van alle beschikbare capaciteit (in slots) gedurende een coördinatieperiode op een gecoördineerde luchthaven rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. Deze bevoegdheid is in het Besluit slotallocatie bij de luchthavenexploitant belegd.

De Minister kan ten aanzien van de vaststelling van de capdec door Schiphol – op grond van het Besluit slotallocatie – een bindende aanwijzing geven aan Schiphol met het oog op: (1) naleving van milieuvoorschriften, (2) waarborging van de veiligheid en (3) naleving van hetgeen bij of krachtens de slotverordening is bepaald. De Minister

Datum

13 mei 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Redacted]

kan ook nadere regels stellen met betrekking tot de coördinatieparameters (mits in lijn met de slotverordening). De opties: (i) het opleggen van een bindende aanwijzing voor niet naleving van milieuvoorschriften (vanwege het opereren van een luchthaven zonder natuurvergunning) en (ii) het stellen van nadere regels hoe Schiphol de capdec moet vaststellen (om te voorkomen dat er historische rechten kunnen worden opgebouwd) worden momenteel nader onderzocht. Hierover wordt u separaat geïnformeerd per nota.

- Het verdient aanbeveling om in besluitvorming aan te sluiten bij de mondiale IATA-planning 

Toelichting

In de slotverordening is geregeld dat wijzigingen in de capaciteitsdeclaratie uitvoerig besproken moeten worden in het coördinatiecomité alvorens deze vastgesteld wordt. De toebedeling van slots vindt circa een half jaar voor de ingangsdatum van het seizoen plaats. De slotsystematiek kent 2 seizoenen; een winter- en een zomerseizoen (samen één IATA-jaar). In Nederland start een IATA-jaar vanaf het winterseizoen (met als ingangsdatum de laatste zondag van oktober).

Het slotallocatieproces voor het winterseizoen start eind april met de Slot Historic List (SHL). Dat is de deadline waarop de slotcoördinator bekend maakt op welke slotreeksen luchtvaartmaatschappijen aanspraak kunnen (blijven) maken. Uiterlijk 17 dagen later dient daar overeenstemming over bereikt te worden (Agreed Historic Deadline) en dat is ook de deadline waarop de capaciteitsdeclaratie vastgesteld en gedeeld moet zijn met de slotcoördinator.

Datum

13 mei 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij****Bijlage(n)**


0

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

 Nummer: 1 Auteur: Mobile User

 Nummer: 2 Auteur: Harbers, Mark
Dat betekent dus voor voorjaar 2023 alles rond opdat het met IATA jaar oktober 2023 in kan gaan (?)
