



Kenmerk opdracht	494-39200
Opdrachtgever	Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland
Datum opdracht	28 augustus 2020
Type bijeenkomst	Hoorzitting
Datum bijeenkomst	21 augustus 2020
Kenmerk geluidsbestand(en)	494-39200_HZ_21-8-2020 Lelystad SPOED
Converteren naar DDS of WAV	Nee
Lengte bestand(en) in uren	1:19:01
SPOED	Ja
Type verslag	Letterlijk
Aanwezige personen	<p>Namens RVO.nl:</p> <p>Dhr. mr. [REDACTED], procedureel voorzitter Mw. mr. [REDACTED], inhoudelijk bijzitter Dhr. mr. [REDACTED], notulist Dhr. [REDACTED], beleid</p> <p>Bezwaarmaker:</p> <p>Dhr. [REDACTED], MOB Dhr. [REDACTED], MOB Dhr. [REDACTED], lenW Dhr. [REDACTED], lenW Mw. mr. [REDACTED], advocaat-gemachtigde Luchthaven Schiphol Dhr. [REDACTED], Schiphol Group Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED], bewonersdelegatie Lelystad Airport Dhr. [REDACTED] Mevr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED], Eenvandaag, journalist Dhr. [REDACTED], Greenpeace</p>
Regeling	
Uitgewerkt door	UwEigenSecretariaat.nl – Siddeburen
Projectnummer	2047
Opmerkingen notulist	<p>Dit is de hoorzitting Schiphol. [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>De hoorzitting start bij 0:00:56. De namen van de aanwezigen zijn tijdens de voorstelronde niet of nauwelijks te verstaan. Daardoor zijn enkele namen uit de context van de hoorzitting gehaald. Verder stellen ook de juristen van RVO.nl zich niet afzonderlijk voor. Dat geldt eveneens voor dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED] die later binnenkomen.</p>

	Daar waar notulist de sprekers niet kon verstaan, zijn ??? in de transcriptie vermeld + de tijd van de opname.
--	--

TRANSCRIPTIE VOORBLAD RVO

Dhr. [REDACTED]: Goedemorgen allemaal. Het is 10:00 uur en ik wil graag beginnen, de tijd is krap zoals u weet. We hebben twee uur en we zitten hier onder uitzonderlijke omstandigheden vandaag, zoals u hebt gemerkt. Ik wil graag eerst even kort een introductie doen, zodat we weten met wie we aan tafel zitten. Daarna wil ik overgaan tot een paar huishoudelijke mededelingen, een paar procesafspraken om de hoorzitting vanochtend goed te laten verlopen. En vervolgens wil ik graag overgaan tot de orde van de zaak. Het wachten is nog – u ziet daar twee lege plekken – de advocaat van Schiphol is er wel, maar de deskundige nog niet. We gaan toch starten. Mogelijk moeten we iets wijzigen in de spreekvolgorde, maar dat wijst zichzelf wel.

Mijn naam is [REDACTED], ik ben MT-lid van de afdeling Juridische Zaken en ik zal vandaag deze hoorzitting gaan voorzitten. Net zoals de hoorzittingen van de andere luchthavens. Naast mij aan mijn linkerhand zit dhr. [REDACTED]. Hij is behandelend jurist en ook links van mij, maar straks rechts van mij, mw. [REDACTED]. Zij is eveneens behandelend jurist in deze dossiers. Ik zou u willen vragen om even kort te melden wie u bent en namens wie u hier zit. Doen we even een kort rondje. Ik wil graag beginnen aan mijn linkerhand.

Dhr. [REDACTED]: Ja, mijn naam is [REDACTED], [REDACTED], en ik ben werkzaam voor adviesbureau Groene Schild. Ik ben hier nu namens MOB

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], ik ben voorzitter van Werkgroep Toekomst Luchtvaart, een bewonersorganisatie en ik heb expertise op het gebied van Schiphol, de vliegtuigbewegingen, het hele gebeuren daar. Ik assisteer dhr. [REDACTED] bij vragen over de statistiek.

Mw. [REDACTED]: Goedemorgen, mijn naam is [REDACTED], advocaat van De Brauw. Ik ben hier namens Schiphol Airport voor deze hoorzitting. Naast mij komt te zitten dhr. [REDACTED]. Ik zal hem alvast kort introduceren. Hij is inhoudelijk deskundige op allerlei onderwerpen ten aanzien van Schiphol en de luchtvaart. Ik denk dat wij allemaal heel luid moeten praten.

Dhr. [REDACTED]: Daar kom ik zo meteen op, want we hebben een microfoon in de zaal. Ik zal u zo meteen uitleggen hoe dat gaat.

Mw. [REDACTED]: Heel goed.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], Ministerie IenW, directie luchtvaartproject Schiphol.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], collega van [REDACTED], werkzaam bij IenW als jurist.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED]. Ik ben lid van de bewonersdelegatie Lelystad Airport en ik adviseer de gemeente Bergen NH inzake Schiphol.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], journalist bij EenVandaag.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], burger uit Nieuwkoop.

Mw. [REDACTED]: [REDACTED], lid van de Werkgroep Red Gelderland.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED] van Greenpeace Nederland.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED] van het Ministerie van LNV. We hebben het handhavingsbesluit genomen.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dan een paar huishoudelijke mededelingen. Ik moet die met u doornemen om het proces ordelijk te laten verlopen. U ziet microfoons in de zaal staan, wij hebben zelf ook een microfoon, alleen u moet wel proberen om daarin te praten. Als u zo meteen spreektijd krijgt, is het verzoek om naar de microfoon te lopen die voor u het dichtst in de buurt is. Uw stem wordt over de luidsprekers weergegeven, dat betekent ook dat de opname die we maken voor het hoorzittingsverslag goed kan worden gemaakt, want u hebt gemerkt, we moeten ver uit elkaar zitten, dus het is moeilijk om elkaar zonder geluidversterking te kunnen horen.

De hoorzitting duurt twee uur, tot 12:00 uur. Dat betekent dat ik straks zal moeten sturen op de spreektijden. U krijgt allemaal een eerste en een tweede termijn, zodat er voldoende gelegenheid is om ook op elkaars standpunten en toelichtingen te kunnen reageren. Ik verzoek u ook om, voor zover het u aangaat, reeds aan u gestelde vragen door de collega's van de hoorcommissie zoveel mogelijk in uw spreektijd mee te nemen, de antwoorden dan. Aan het eind van de hoorzitting, en dat zal om 12:00 uur zijn, worden we verzocht de hoorzittingsruimte te verlaten en dat is omdat de zaal moet worden schoongemaakt. Bureaus moeten weer worden schoongemaakt, katheders moeten worden schoongemaakt, etcetera.

U kunt naar buiten. U hoeft, als u weer naar binnen moet, dat geldt dan voor de mensen die in het middagedeelte ook aanwezig zijn, als u weer naar binnen moet, kunt u met een vereenvoudigde procedure weer naar binnen. U hoeft zich niet normaal aan te melden, de receptie is volledig op de hoogte daarvan.

Indien u deelnemers hebt aangemeld die via een telefonische verbinding zijn aangehaakt en die zijn vooraf aangemeld, dan wil ik u verzoeken om ook hun bijdrage in uw eigen spreektijd mee te nemen, anders wordt het een onoverzichtelijk geheel.

Verder, mocht u bij het verlaten van de zaal een sanitaire stop moeten maken, de toiletten zijn aan die kant.

Zoals ik al aangaf, we werken met twee spreektermijnen. Ik ga zo dadelijk het woord geven in eerste instantie aan de bezwaarmaker MOB. Mocht u naar aanleiding van wat u hoort de behoefte hebben om vragen te stellen of erop te reageren, dan wil ik u verzoeken dat in uw eigen spreektermijn te doen. Interrupties zijn niet toegestaan vandaag. Dat gaat niet lukken binnen de gegeven tijd. U krijgt ruim voldoende gelegenheid om dat in uw eigen spreektijd te doen.

Verder moet ik u wijzen op het feit dat we ook de pers vandaag aanwezig hebben. Dat is een journalist van EenVandaag, u hebt zich net voorgesteld. Mocht het zo zijn dat u als vertegenwoordiger van de pers nog vragen wilt stellen, dan kan dat na afloop van de hoorzitting via de contacten met onze persvoorlichter.

Tot slot, het is natuurlijk een bijzondere tijd om vandaag de dag een fysieke hoorzitting te doen. Dat is al een bijzondere uitzondering dat wij dit mogen doen in dit pand vandaag, met zoveel mensen. Het levert beperkingen op, zoals u hebt kunnen ervaren. Desalniettemin vragen wij toch uw begrip voor het feit dat we strakke regels moeten naleven en rekenen we ook op uw professionaliteit om zo goed als mogelijk hieraan mee te werken.

Dat was het. Ik wil graag overgaan tot de orde van de zaak en dan zou ik als eerste, tenzij hier nog vragen over zijn.

Mw. ██████████: Een vraag, als dat mag. Er zijn inderdaad aangemeld mensen die graag hierbij hadden willen zijn, maar dat niet konden zijn. U heeft toegestaan om dat via inbellen te kunnen doen. Daar moeten we zelf voor zorgen. Dat betekent in mijn geval dat ik inderdaad een telefoonverbinding maak en die bij de microfoon neerleg, zodat vanuit Schiphol ██████████ daar en ██████████ mee kunnen luisteren. Dus dat even zodat men weet waarom ik af en toe op mijn telefoon zit te kijken.

Dhr. ██████████: Prima. Goed dat u dat meldt. Als u straks naar de microfoon loopt, u ziet daar ook schoonmaakdoekjes staan en gel. De microfoon is niet heel gevoelig, dus u moet wel een beetje dicht in de buurt van de microfoon gaan praten wil het goed verstaanbaar zijn. Maar dat wijst zichzelf wel.

Ik wou graag overgaan naar de orde van de zaak, en ik wou dan als eerste het woord geven aan bezwaarmaker, Stichting MOB.

Dhr. ██████████: Ik dacht het is misschien goed om in de eerste termijn te reageren op een aantal punten die door de andere partijen zijn ingebracht. Onder meer wordt door Schiphol gesteld, als het dan gaat om de referentiesituatie, dat zolang binnen de kaders van de generieke toestemmingen is en wordt gebleven, er van een ander project geen sprake is en daarom zou er geen natuurvergunningplicht zijn volgens Schiphol. En ik denk dat dat, zeker ook in het licht van de recente jurisprudentie van het EU-hof, niet juist is. Het Europees Hof heeft in het PAS-arrest van november 2018 bepaald dat het voor de vraag of een activiteit een project is, niet doorslaggevend is dat het

een project is volgens de MER-richtlijn, maar doorslaggevend is dat de activiteiten significante effecten kunnen veroorzaken. En vliegtuigbewegingen, die het leeuwendeel van de stikstofuitstoot voor hun rekening nemen bij een project als een vliegveld, kunnen dus significante effecten veroorzaken en zijn dus een project, of althans een onderdeel van het project. Dus dat projectbegrip is aangescherpt. Het EU-hof heeft in datzelfde arrest ook herhaald dat de voorgaande toets op grond van art. 6 lid 3 van de habitatrichtlijn niet alleen maar nodig is wanneer er sprake is van voortzetting van een en hetzelfde project, en daarin aangegeven dat ook dat heel strikt gezien moet worden. Er is slechts sprake van een en hetzelfde project als onder andere de continuïteit volledig is, en de overeenstemming volledig is. Ik verwijs naar punt 86 van het PAS-arrest. En de Raad van State heeft in de projectuitspraak van 29 mei vorig jaar, de zaak met het ECLI-nummer 1604 op het einde, ook aangegeven dat dat zo strikt uitgelegd moet worden, omdat het gaat om een uitzondering op grond waarvan activiteit onder art. 6 lid 2 vallen. En art. 6 lid 3 dus buiten toepassing wordt verklaard. Wanneer er een projectmatige toestemming is verleend voor een bepaalde activiteit vóór de referentiedatum, dan is het zo dat voor de vaststelling van de referentiesituatie uitgegaan moet worden van de vergunde situatie. Maar bij de aanwijzingsbesluiten uit de jaren '60 was er geen projectmatige toestemming verleend voor de vliegtuigbewegingen, want er was alleen een vliegveld aangewezen en er was geen begrenzing opgenomen aan het aantal vliegtuigbewegingen. En ook in de PKB 95 en de LVB van 2004 en 2008 was er geen concrete begrenzing van het aantal vliegbewegingen, maar waren er alleen algemene, generieke regels voorgeschreven ten aanzien van een geluidscontour en later de gelijkwaardigheidscriteria. De Raad van State accepteert dat referentie ook op basis van dergelijke algemene regels mag worden ontleend, omdat de ratio is dat het moet gaan om een activiteit die rechtmatig plaatsvond. Dat is ook aangegeven in die uitspraak van 29 mei vorig jaar. Maar daarbij wijst de Raad van State dus wel op het woord activiteit. Het moet gaan om een activiteit die rechtmatig plaatsvond, en activiteit slaat op het feitelijk uitvoeren. Wanneer de referentie dus ontleend wordt aan algemene regels en niet aan een projectmatige toestemming, dan wordt die dus niet ontleend aan een vergunde situatie, maar aan een rechtmatig plaatsvindende activiteit. En dan komt er dus wel degelijk belang toe aan de feitelijke situatie ten tijde van de referentiedatum. Dat blijkt ook uit overige jurisprudentie van de Raad van State. In die projectuitspraak van 29 mei vorig jaar wordt onder rechtsoverweging 22.4 het feitelijk gebruik van aan algemene regels onderhavige bemestingsactiviteiten relevant geacht voor de referentiesituatie. Ik heb in het bezwaar ook al gewezen op een aantal andere uitspraken, zoals over de gaskachel in Deurne en de uitspraak Radio Kootwijk, waar ook activiteiten of voorzieningen, waarvan de omvang van de uitstoot in de vergunning niet is gereguleerd, de referentiesituatie daarvan gerelateerd is aan de feitelijke activiteit of het feitelijk gebruik.

Verder is het natuurlijk zo dat het project Schiphol sinds de referentiedatum evident diverse wijzigingen heeft ondergaan. Dus van een volledige overeenstemming wat betreft de plaatsen waar de activiteit wordt uitgevoerd is al geen sprake, omdat de Luchthaven Schiphol na de referentiedatum 10 juni 1994 met een extra landingsbaan is uitgebreid. De Polderbaan is pas in 2003 aangelegd. Ook was de Zwanenburgbaan nog niet geschikt voor starts en landingen vanuit zuidelijke richting en was de Kaagbaan nog niet verlengd. Op het aanwijzend besluit van 1965 is de Polderbaan en de verlenging van de Kaagbaan dan ook nog niet te zien.

Er zijn wijzigingen in de algemene regels opgetreden. Verder blijkt, dat is ook aangehaald in het bezwaar uit de brieven van de minister en het gedoogbeleid uit de jaren '97 en '98, dat destijds 380.000 vliegbewegingen niet binnen de geluidscontour konden worden gevlogen. Dus de referentie was lager. Ik heb ook verwezen naar het gewijzigde aanwijzingsbesluit van 23 oktober 1996 en van 7 juni 2000. Met name in dat laatste besluit staat gewoon een exacte begrenzing in van het aantal vliegbewegingen in het jaar 2000, namelijk 420.000 stuks. Dus in ieder geval kan de referentiesituatie niet hoger zijn geweest dan die 420.000 want dat is op zichzelf wel een projectmatige begrenzing geweest.

Daarnaast hebben we de slotallocaties. Dat is een systeem dat sinds 1998 effectief is. Een systeem waar de minister ook over zegt: het betekent dat vliegtuigen alleen op Schiphol mogen landen en starten als daarvoor een slot is toegekend. In 1998 zijn er minder dan 353.000 slots toegekend. Dat

lijkt mij ook een projectmatige begrenzing van het aantal vliegbewegingen. Dat zijn allemaal wijzigingen in de regels die een wijziging van het project vertegenwoordigen. Of het zijn concrete begrenzingen van het project. En het zijn begrenzingen die vastgelegd zijn na de referentiedatum 1994. De jurisprudentie is natuurlijk zo dat je uit moet gaan van de kleinste toestemming na de referentiedatum. In principe de toestemming voor de referentiedatum, maar als daarna een kleinere toestemming is afgegeven, moet je daarvan uitgaan. Dit zijn dus besluiten die aangeven dat de referentiesituatie lager is dan die 480.000 vliegbewegingen.

Daar wilde ik het in eerste instantie bij laten.

Dhr. █████: Dank u wel mijnheer █████. Ik kijk even ook naar collega █████, of er vragen zijn vanuit de hoorcommissie.

Dhr. █████: Ik heb hierover geen vragen.

Dhr. █████: Dan wil ik graag nu het woord geven aan de vertegenwoordiger van de Luchthaven Schiphol.

Mw. █████: Dank u wel. Schiphol heeft in haar eerdere schriftelijke stukken haar standpunt al uitgebreid uiteen gezet. Ik maak een aantal opmerkingen en op onderdelen zal ik reageren op wat de vertegenwoordiger van MOB zojuist heeft aangegeven. Ik zal de vragen van RVO.nl zoals die voorafgaand aan de zitting gesteld zijn ook gelijk in deze termijn meenemen. Het gaat om de afwijzing van het handhavingsverzoek hier, dat is duidelijk. Schiphol is van oordeel dat deze afwijzing terecht was en is. De enige reden voor Schiphol om zelf ook bezwaar te maken is dat zij kanttekeningen heeft bij de onderbouwing van die afwijzing. Er zijn wat Schiphol betreft nog meer gronden waarop die afwijzing had kunnen plaatsvinden en moeten plaatsvinden. In de stukken voorafgaand aan de besluitvorming en ook in het bezwaarschrift is dat uitgebreid uiteen gezet waarom er geen vergunningplicht bestaat, vanwege en toestemming van voor de referentiedatum en het overgangsrecht op basis van de Wet natuurbescherming bestaat, er sprake is van legalisatie en omdat ook handhaving onevenredig zou zijn.

Als ik die gronden even samen neem, dan is relevant dat de minister op dit moment Schiphol een vergunningplicht heeft aangezegd. Schiphol moet voor 1 oktober 2020, dus dit jaar, een vergunningaanvraag met een passende beoordeling indienen. Daarbij heeft de minister ook aangegeven aan welke eisen die aanvraag zou moeten voldoen. Schiphol gaat aan die aanzegging gehoor geven en is doende op dit moment om dat te realiseren. Op basis van de gegevens en tot nu toe, is er alle vertrouwen dat die vergunning ook kan worden verleend. Daarmee is hoe dan ook naleving van de Wet natuurbescherming geborgd en is ook sprake van concreet zicht op legalisatie. Of die vergunning, of legalisatie, nodig was, doet er in dat geval eigenlijk weinig meer toe. De inspanningen van Schiphol zijn er op gericht om via de weg van vergunningverlening iedere twijfel die zou bestaan over de naleving van de natuurbeschermingswetgeving weg te nemen. Schiphol wil ook niet anders dan dat de zaken netjes geregeld zijn. Ofwel via vaststelling dat geen vergunning nodig is, maar als daarover twijfel bestaan, een vergunning. Voor de juridische onderbouwing van het ontbreken van die vergunningplicht en concreet zicht op legalisatie, nogmaals, verwijs ik naar de stukken.

Ook voor wat betreft onevenredigheid van de handhaving wil ik kort zijn. Terecht is op die grond handhaving afgewezen, ik verwijs naar de belangen die genoemd zijn in de stukken. Ik zou in dat verband nog willen noemen dat Schiphol ook los van juridische verplichtingen, concrete en passende maatregelen heeft genomen om bij te dragen aan een oplossing van de algemene stikstofproblematiek en dat ook zal blijven doen. Bij wijze van voorbeeld wil ik daar noemen het elektrisch taxivervoer dat al enige tijd gerealiseerd is. Elektrificatie van het platformvervoer, elektrificatie van grondmaterieel en elektrisch taxiën. Dat alles is opgenomen in het actieprogramma stikstof, dat op website van Schiphol te vinden is en waarin nadere maatregelen voor de korte en ook langere termijn zijn opgenomen om het streven naar zero emissions vanuit de eigen activiteiten van Schiphol op de luchthaven in 2030 waar te kunnen maken.

Dan de vragen zoals die gesteld zijn aan Schiphol. Als eerste is dat een hele concrete vraag naar de aantallen vliegtuigbewegingen in 2020. Ik heb in een bijlage bij deze aantekeningen die in

beschikbaar heb voor de aanwezigen hier en zo dadelijk ook aan de commissie kan geven, een tabel opgenomen waarin de gerealiseerde aantallen tot en met juli zijn opgenomen. Voor de maanden augustus tot en met december 2020 zijn die aantallen uiteraard afhankelijk van de ontwikkelingen zoals die in de komende maanden mede samenhangend met COVID 19 zullen plaatsvinden. De verwachting is dat die aantallen de komende maanden op of onder de normale aantallen zullen liggen. Cumulatief is dan de verwachting, met al die mitsen en maren, dat Schiphol dit jaar zal uitkomen op ongeveer 240.000 tot 270.000 vliegtuigbewegingen.

De tweede en laatste vraag, en dat haakt ook ten dele aan bij de opmerkingen die dhr. ██████ zojuist nog heeft toegelicht ter uitlegging van het bezwaarschrift van MOB, gaat het over wat de relevante beperking is in het kader van de bestaande rechten. De onderliggende stelling van MOB gaat uit van een, wat ons betreft, aantal onjuiste uitgangspunten. Voorop staat dat het onjuist is om de bestaande rechten te benaderen vanuit aantallen vliegtuigbewegingen. Schiphol is niet gemaximeerd vanuit een maximum aantal vliegtuigbewegingen. Wat was en is toegestaan, volgt uit de geldende milieugrenzen. Hoeveel vliegtuigbewegingen daaronder mogelijk waren of zijn, is niet meer dan een momentopname. Simpel gezegd: naarmate de vloot en andere factoren minder belastend zijn, is er ruimte voor meer vliegtuigbewegingen. De systematiek is daarbij vanaf de PKB en het daarop volgende aanwijzingsbesluit, en met de toepassing van gelijkwaardigheidscriteria, in de latere LVB's gevolgd. De beperkingen volgen uit de daarin opgenomen milieugrenzen en niet uit de aantallen vliegtuigbewegingen. De bestaande rechten moeten dan ook worden benaderd vanuit de effecten die binnen die relevante toestemming mogelijk waren. Die relevantie toestemmingen, dat is dan misschien een punt naar aanleiding van datgene van dhr. ██████ zojuist benadrukte vanuit het projectbegrip. Dat projectbegrip heeft met de PAS-uitspraak een iets andere uitleg gekregen door uiteindelijk, anders dan tot dat moment, niet zo zeer de fysieke ingrepen te benoemen, maar de effecten voorop te stellen. Duidelijk is - en dat is wat voor Schiphol vooral van belang is - dat in het kader van de discussie over bestaande rechten en over welke activiteiten waren toegestaan... en dan laat ik even los het projectbegrip, want het projectbegrip speelde in de jaren voor 1994 niet... dus welke activiteiten waren nou toegestaan en welke bestaande rechten waren er in dat kader toegestaan en dus vergund. Dat gaat niet om het feitelijk gebruik op de relevante referentiedatum, welke datum dat dan ook precies is voor de verschillende gebieden. Wat is toegestaan en wat Schiphol doet is niets anders dan het exploiteren van een luchthaven met alles wat daarbij komt kijken. Binnen de vastgestelde milieugrenzen, maar zonder dat daarbij grenzen zijn gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen. De activiteit van die exploitatie van de luchthaven is ten opzichte van de relevante toestemming, en dat is dus de toestemming, de aanwijzingen van voor de referentiedatum, niet gewijzigd. En voor de goede orde: anders dan MOB in het primaire standpunt stelt, lijdt het geen twijfel dat de activiteit vliegbewegingen in alle aanwijzingsbesluiten zijn meegenomen, de PKB en het LVB, en onderdeel was en waren van die toestemming. Uiteraard staat de luchthaven niet stil. Net als andere activiteiten waarvoor voor de referentiedatum toestemming is verleend. Fysieke wijzigingen die op die luchthaven hebben plaatsgevonden zijn niet bepalend voor de bestaande rechten en de omvang daarvan. Deze hebben overigens ook niet geleid tot een vergroting van de vergunde milieuruimte. Dat zijn de twee scharnierpunten waarlangs de bestaande rechten wat Schiphol betreft zouden moeten worden bepaald, ook passend binnen de rechtspraak van de afdeling. Het is niet zo dat fysieke wijzigingen nodig waren om de vergunde milieugebruiksruimte te kunnen benutten. Deze zijn juist gedaan om binnen dezelfde milieugebruiksruimte hinder te beperken. Dat is wat terugziet in alle discussies rondom de ontwikkeling van de luchthaven binnen de milieugrenzen. Het gaat om vasthouden aan de grenzen die op bepaalde momenten zijn bepaald en vervolgens met gelijkwaardigheid zijn doorvertaald. Hinderbeperking binnen die grenzen is steeds uitgangspunt geweest.

Als concrete reactie op uw vraag: MOB's stelling dat oude geluidcontouren beperkender waren, is dus niet juist. De gelijkwaardigheidscriteria bieden niet meer milieugebruiksruimte. Sterker nog, met de LVB's zoals die later zijn vastgesteld, kwamen er beperkingen, bijvoorbeeld aan de stikstofemissies, die er daarvoor niet waren. Voor die emissies geldt dat die eerder gewoon niet waren gereguleerd. Niet omdat het totale volume grenzen had bereikt. Nogmaals, het gaat niet over aantallen

vliegtuigbewegingen. Leidend was en is de vergunde milieugebruiksruimte en die is niet uitgedrukt in aantallen vliegtuigbewegingen.

Ik komt tot een afronding. Met het verzoek van MOB heeft zij de minister gevraagd om activiteiten van Schiphol te toetsen aan de Wet natuurbescherming. De Stichting RBV haakt daarbij aan. Dat is hun goed recht. Schiphol hecht eveneens aan de correcte naleving van de wet en de Wnb. Zij loopt niet weg voor die regelgeving op dat punt, of haar verantwoordelijkheid in dat kader. Parallel aan dit bezwaartraject werkt Schiphol volledig mee aan het door de minister verlangde vergunningstraject inclusief passende beoordeling conform de eisen die LNV daaraan stelt. Op deze wijze kan de gewenste duidelijkheid, waar ook Schiphol het belang van inziet, worden verkregen. Voor handhavingsmaatregelen bestaat in elk geval geen grond of aanleiding. De terechte afwijzing van het handhavingsverzoek kan daarom, naar het oordeel van Schiphol, in bezwaar worden gehandhaafd. Daar wilde ik het voor nu bij laten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mw. [REDACTED]. Ik kijk even naar dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik had nog één vraag en dat gaat over hetgeen wat dhr. [REDACTED] ook al heeft aangevoerd, over dat aanwijzingsbesluit van 2000. Daar worden wel aantallen in genoemd. Dat zouden beperkingen zijn, stelt MOB. Kunt u daar nog op ingaan?

Mw. [REDACTED]: Ja, ik kan daar heel kort iets over zeggen. Wat je ziet is dat in de PKB was het vijf-banenstelsel beschreven, en daar ook rekening mee gehouden bij het bepalen van de grenzen. In het aanwijzingsbesluit uit 1996, zoals dat in 2000 is gewijzigd, is eigenlijk om door het kabinet in beleidsstukken bepaalde groeiruimte van 20.000 per jaar, op te nemen tot het moment dat de feitelijke ingebruikname van de vijfde baan kon plaatsvinden. U moet dat wat ons betreft zien als een tijdelijke situatie. Niet om te beperken, maar om juist de... ik geloof dat het 100.000 was in de kabinetsstukken voor een aantal jaren. Dus het is een scharnierpunt tussen het vierde en het vijfde baanstelsel, dat op zichzelf al was meegenomen in de PKB zoals die er lag, maar de vijfde baan was er feitelijk nog niet. Die is ook mede ten behoeve van die hinderbeperking en het kunnen gebruiken van de capaciteit neergelegd. Om geluidhinder in bepaalde gebieden te kunnen voorkomen. Dat aanwijzingsbesluit heeft een einddatum gekend, namelijk tot het moment dat het LVB van kracht werd op basis van de Wet luchtvaart. In die tussenliggende jaren is die groeimogelijkheid op die manier – je kunt zeggen tijdelijk bepaald, tot aan die feitelijke ingebruikname van de vijfde baan. Dus dat is wat ons betreft niet een beperking in vliegbewegingen.

Dhr. [REDACTED]: Tot slot: u noemt het feit dat u bijlages hebt meegenomen die u zou willen verstrekken. Heeft u voldoende voor alle aanwezigen?

Mw. [REDACTED]: Ja, dat heb ik. Ik heb prints en het enige wat in die bijlagen staat zijn die aantallen vliegbewegingen. Maar ik kan de hele tekst verstrekken.

Dhr. [REDACTED]: Misschien is het dan handig, ik weet niet of het logisch is om het elkaar door te geven?

Mw. [REDACTED]: Heel goed.

Dhr. [REDACTED]: Dan weten we zeker dat iedereen een exemplaar van uw bijlage krijgt.

Mw. [REDACTED]: Ik weet ook niet of dhr. [REDACTED] nog tekst heeft?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Als u bijlagen hebt, of pleitnotities die u in voldoende aantallen bij u heeft om te delen, dan kunt u daar melding van maken in de tweede termijn, dan kunt u dat gewoon doorgeven. Dan schuiven wij het allemaal door om te zorgen dat we allemaal een exemplaar hebben. Dank u wel.

Dan zou ik graag willen overgaan tot de volgende spreker en die komt dan van de zijde van het ministerie van IenW. Ik heb dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED]. Wie mag ik het woord geven?

Dhr. [REDACTED]: Ik zal de eerste termijn het woord voeren. Graag maakt de minister van IenW ook van de gelegenheid gebruik om de Schiphol-besluitvorming nog eens toe te lichten en daarmee ook eigenlijk het punt te ontcrachten wat zojuist door MOB is aangevoerd dat er een projectmatige begrenzing is aangebracht in de activiteit vliegbewegingen in de Schiphol-besluitvorming. Wij willen daarbij ook ingaan in ons verhaal, op de vraag die u heeft gesteld en het punt dat MOB aanvoert, namelijk dat in het verleden de normering van de geluidsnormen een grotere beperking zou vormen dan het LVB 2008. De minister van IenW is van mening dat dit standpunt onjuist is. Ik zal ook uitleggen waarom

dat zo is. Leidend voor de Schiphol-besluitvorming is vanaf 1995 de PKB Schiphol. De PKB Schiphol was een van kracht zijnd plan als bedoeld in art.2A van de Wet op de ruimtelijke ordening, en moest ook ingevolge de toenmalige luchtvaartwet als grondslag worden gebruikt voor de aanwijzingsbesluiten. In de PKB is het uitgangspunt verwoord dat Schiphol mag groeien, maar wel binnen de milieurandvoorwaarden, zoals die zijn opgenomen in de PKB. Die milieurimte in de PKB wordt met name bepaald door de geluidszones. Die geluidszones, daar gaat het om het aantal woningen en het aantal ernstig gehinderden. De eisen ten aanzien van externe veiligheid, luchtverontreiniging en geur, zoals die in de PKB zijn verwoord, die gelden vanaf de ingebruikname van het zogenaamde vijfbanenstelsel. Ik citeer een passage uit de PKB die in dit kader relevant is. Dat is de passage die op pagina 8 wordt genoemd. Daar staat: 'Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daarom mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameter stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.' Het uitgangspunt van de PKB, en ook in latere besluitvorming, is geweest: een flexibel gebruik van de luchthaven binnen de door de geluidszones vastgestelde grenzen. In de PKB en ook in latere besluitvorming, zijn dus ook nooit aantallen vastgestelde vliegbewegingen opgenomen. De wet bood daar ook destijds helemaal de mogelijkheid niet toe. Het zijn dus de milieugrenzen die bepalen of binnen de bestaande toestemming wordt gebleven. Dit uitgangspunt is ook in latere besluitvorming onverkort toegepast. Die aanwijzende besluiten uit 1962 en 1965 waar MOB ook aan refereerde zijn in 1996 vervangen door een nieuw aanwijzend besluit, waarin de indicatieve geluidszones van de PKB uiteindelijk juridisch in zijn vastgelegd. Bij de vaststelling van die zones ging men en gaat men uit van prognoses van de luchthaven. Dan gaat het om prognoses ten aanzien van de vlootsamenstelling, bestemmingen, baangebruik en dergelijke. MOB wijst in haar bezwaar op het gedoogbesluit van 1999 en ze haalt ook andere kamerstukken aan en stelt daarmee dat uitvoering van het voorgenomen beleid niet mogelijk is gebleven. Maar wat is met dat gedoogbesluit gedaan? Daarmee is destijds een tijdelijke overschrijding van de KE-geluidszone voor het vierbanenstelsel gedoogd. Anticiperend op een wijziging van de aanwijzing Schiphol voor het onderdeel vierbanenstelsel. Hiertoe is destijds besloten, en dat ziet u ook in de onderliggende stukken, vooral op pagina 12 van het gedoogbesluit, omdat hiermee in alle berekende geschillen het aantal woningen bij gedogen juist zou afnemen. Het ging om een kleine overschrijding - ik meen in een weiland, als ik goed geïnformeerd ben - en door die kleine overschrijding dreigde die geluidszone te overschrijden. In zijn totaliteit heeft dat gedoogbesluit juist geleid tot een verbetering van het leefmilieu.

Uiteindelijk is in 2000 het onderdeel vierbanenstelsel van het aanwijzingsbesluit gewijzigd. Hierbij is de geluidszone aangepast om optimaal gebruik binnen de zone mogelijk te maken. In 2001 is het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart, de zogenaamde Schiphol-wet ingediend. Dit wetsvoorstel is in 2003 aangenomen en in werking getreden. In dit wetsvoorstel is het uitgangspunt gehanteerd dat de gewijzigde Wet luchtvaart voor de onderwerpen milieu en veiligheid een bescherming moet bieden die minstens gelijkwaardig is aan de bescherming die de PKB op dat moment bood. Dat betekent dat de vaststelling van elk luchtvaartbesluit moet passen binnen de milieurandvoorwaarden van de PKB. Oftewel de criteria voor gelijkwaardige bescherming, oftewel de gelijkwaardigheidscriteria. Hiermee is ook overgestapt op een nieuwe systematiek, namelijk de milieugebruiksruimte werd niet meer beschikbaar gesteld in de vorm van een geluidscintour, maar in de vorm van een systeem van handhavingspunten met grenswaarden. De LVB 2003 is dan ook het eerste besluit waarin die grenswaarden in handhavingspunten zijn vastgelegd. Ook weer binnen die gelijkwaardigheidscriteria.

In 2004 heeft daar een correctie op plaatsgevonden naar aanleiding van een invoerfout. In 2008 is uiteindelijk het laatste LVB gewijzigd, gebaseerd op een evaluatie van het Schiphol-beleid inzake het kabinetsstandpunt Schiphol. Die wijziging was vooral bedoeld om een betere benutting van de milieurimte mogelijk te maken. Er was namelijk sprake van een overschrijding in bepaalde handhavingspunten en onderschrijding juist in andere punten.

Dhr. [REDACTED]: Mijnheer [REDACTED], een korte instructie van mijn kant. U hebt als belanghebbende partij, niet zijnde bezwaarmaker, een kortere spreektijd dan bezwaarmakers. Dat is vijf minuten, helaas. Ik wil u vriendelijk vragen om te komen tot een afronding. Die dingen kunt u wellicht in de tweede termijn meenemen.

Dhr. [REDACTED]: Ja precies, maar dit was de belangrijkste uitzet grosso modo van het Schiphol-besluit vanaf die PKB tot het LVB 2008.

Dhr. [REDACTED]: Prima, ik heb van tevoren gezegd dat ik streng moet zijn, want er zijn mensen die allemaal de tijd krijgen om hun standpunt toe te lichten en dat geldt dus voor iedereen.

Dhr. [REDACTED]: Juist.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED].

Dan zou ik graag het woord willen geven aan dhr. [REDACTED]. Dat bent u? Nou, u hebt een microfoon vlak achter u staan.

Dhr. [REDACTED]: Ik hoef geen spreektijd.

Dhr. [REDACTED]: U hoeft geen spreektijd?

Dhr. [REDACTED]: Dan hebben jullie winst.

Dhr. [REDACTED]: Nou, dan gaan we behoorlijk inlopen zo te zien. Mocht u zich bedenken, er is nog een tweede termijn en dan kunt u alsnog de gelegenheid nemen om de microfoon ter hand te nemen.

Dan kom ik bij dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik had mij overigens niet voorbereid om hier spreektijd te hebben, maar ik heb gisteren, tenminste een paar dagen daarvoor ook, de stukken door zitten lezen. Wat mij opviel bij de beantwoording van de minister LNV in haar brief aan de Tweede Kamer d.d. 2 april 2020, dat gaat dan over de handhavingsbesluit de Wet natuurbescherming met betrekking tot nationale luchthavens, komt telkens één zin terug. Dat is drie keer gebeurd, ook bij Schiphol toegepast, waar we het nu over hebben. Daar pak ik eventjes de zin bij: 'Om te kunnen beoordelen of met het huidige aantal vliegbewegingen er ook na de wijzigingen sprake kan zijn van gelijkblijvende of kleinere stikstofdepositie door bijvoorbeeld emissiearme motoren, dient Schiphol Airport voor 1 oktober 2020 een verschil in berekeningen aan te leveren als onderdeel van de vergunningaanvraag.' Dat vond ik wel een aparte zin, dit. De stikstofdepositie kan alleen maar afnemen of gelijk blijven. Er wordt meer gevlogen en dan zou er sprake moeten zijn van emissiearmere straalmotoren. Dat ben ik eens even gaan nazoeken. Ik ben zelf 35 jaar vlieger geweest en ik heb ook dat gevolgd in deze ontwikkelingen. De motoren zijn enorm zuiniger geworden. De brandstofefficiëntie is enorm toegenomen. Het enige wat er niet is afgenomen is de stikstofemissie. Juist door de toepassing van hogere drukken en temperatuur in een motor, is de stikstofuitstoot van een straalmotor toegenomen door de jaren heen. Dat is een enorme uitdaging en dan schrijft EASA ook in een van hun stukken – ik heb hier dat niet afgedrukt – EASA zegt dat het een uitdaging is om die stikstofuitstoot terug te brengen. En dat is nog niet gelukt. Als je kijkt naar de grafieken van de motoren, dan is de stikstofuitstoot van de huidige motoren behoorlijk hoog. Dat is eigenlijk het enige wat ik hier even mee wil geven. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dan zou ik graag het woord willen geven aan mw. [REDACTED].

Mevr. [REDACTED]: Ook ik wist niet dat ik spreektijd zou krijgen, dat is niet gecommuniceerd. Maar ik stel mijn tijd graag ter beschikking aan MOB, dhr. [REDACTED] en/of Greenpeace.

Dhr. [REDACTED]: Mocht u zich bedenken. U heeft ook nog een tweede termijn en voor u geldt ook dat als u naar aanleiding van wat u heeft gehoord nog wilt reageren, dan kan dat uiteraard.

Dan zijn we door de eerste termijn heen...

Neem me niet kwalijk mijnheer [REDACTED], u krijgt natuurlijk ook gelegenheid om uw standpunt toe te lichten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Ik zal het even kort houden. Dankzij MOB is duidelijk dat Schiphol geen vereiste natuurvergunning heeft. Jarenlang hebben vluchten van en naar Schiphol onrechtmatig

schade toegebracht aan natuurgebieden. Daarom steunt Greenpeace het handhavingsverzoek van MOB. Onrechtmatige vliegbewegingen op Luchthaven Schiphol moeten stoppen en mogen niet meer voorkomen. Ook zien wij het als noodzakelijk dat de door Schiphol veroorzaakte schade aan de natuur hersteld wordt. Verder vinden we het onbegrijpelijk dat de minister van IenW het gedoogd dat Schiphol zonder de vereiste natuurvergunning opereert. Zo wordt Schiphol steeds de hand boven het hoofd gehouden, terwijl ook Schiphol binnen de grenzen van natuur en klimaat moet blijven. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mijnheer [REDACTED].

Voordat ik naar de commissieleden kijk wil ik dhr. [REDACTED] vragen of hij ook behoefte heeft om nog iets te zeggen naar aanleiding van het geheel is gezegd of iets over het primair besluit. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dan zijn we eigenlijk aangekomen bij de tweede ronde al. U hebt een aantal standpunten gehoord. Ik kan me voorstellen... ik heb een aantal van u driftig zien meeschrijven, dat er nog wat vragen zijn of opmerkingen naar aanleiding daarvan. Laten we daartoe overgaan. Ik stel voor dat we geen pauze houden, maar dat we doorgaan. Tenzij daar zwaarwegende bezwaren tegen bestaan. Mocht u toch nog wat te drinken willen hebben, dan kunt u dat uiteraard pakken.

Tweede ronde. Ik begin weer bij MOB. Dhr. [REDACTED] of dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED] Ik heb inderdaad een aantal aantekeningen gemaakt en wil op een aantal punten reageren.

Ten eerste, ik loop even het pleidooi van mw. [REDACTED] langs. Zij gaf aan dat men bezig is met een vergunning en dat ook langs die weg naleving zou zijn geborgd en dat er daarmee concreet zicht is op legalisatie. Dat is er in juridische zin denk ik hoe dan ook nog niet. Ik weet niet hoever het staat met die vergunningaanvraag, maar hij is nog niet gepubliceerd. Er is nog geen ontwerpbesluit over genomen, dus er is wat dat betreft nog geen concreet zicht op legalisatie.

Wat betreft de onevenredigheid en de belangenafweging: zij wees op een aantal maatregelen die Schiphol heeft genomen, zoals elektrisch taxiën en dergelijke. Het is natuurlijk wel zo dat dat het echte leeuwendeel van de stikstofuitstoot veroorzaakt wordt door de vliegbewegingen en niet door de grondactiviteiten. Het is zeker mooi van Schiphol dat men overgaat tot zoveel mogelijk elektrische grondactiviteiten. Dat is zeker te prefereren, maar het speelt natuurlijk een zeer ondergeschikte rol als het gaat om het totale stikstofplaatje, omdat dat voornamelijk door de vliegbewegingen wordt veroorzaakt. Misschien is het eigenlijk ook wel goed, of misschien kunnen we het zo doen dat u, mijnheer [REDACTED], zometeen nog even ingaat op dat aspect van die belangenafweging en het belang van de vliegbewegingen in Schiphol. Dan ga ik eerst verder met mijn aantekeningen.

Mw. [REDACTED] en ook dhr. [REDACTED] namens het ministerie richten zich voornamelijk op de vraag 'Wat is nu het bestaande recht?' Dat is dus vormgegeven in die PKB en die latere LVB's en dergelijke. Maar dat is niet de vraag die hier voorligt. De vraag is niet of Schiphol binnen de gelijkwaardigheidscriteria valt, of binnen de geluidscontouren die langs die regelgeving is vastgelegd. De vraag die hier voorligt is 'Wat is de referentiedepositie in het kader van de Wet natuurbescherming?'. Dus de vraag is niet 'Wat is het bestaande recht?'. De vraag is: 'Wat is de referentiedepositie?'. Dat is een andere vraag. En dan is het van ondergeschikt belang wat de achterliggende gedachte is geweest achter het vastleggen van het aantal vliegbewegingen in dat aanwijzingsbesluit van 2000. Mw. [REDACTED] heeft aangegeven dat het een scharnierpunt was, dat het een wijze was om de groeimogelijkheid tijdelijk vast te leggen en dat het geen beperking in zich bood. Maar als het standpunt is dat de referentiedepositie gecorreleerd wordt aan de gelijkwaardigheidscriteria en de geluidszones eerder. En als het standpunt is dat op basis van die referentiedepositie er zeker een referentiesituatie is van 480.000 vliegbewegingen of meer, dan is het natuurlijk wel een beperking. Want er staat hier gewoon klip en klaar: in 2000 420.000 vliegbewegingen. Dus wat we moeten doen in het kader van de Wnb is nagaan eerst: wat is de

referentiesituatie in het peiljaar 1994? Ik heb aangegeven: je kunt dan kijken naar de besluiten die toen golden, maar voor zover bepaalde projectmatige activiteiten daar niet projectmatig begrensd zijn, zul je wel degelijk belang moeten hechten aan de feitelijke situatie in dat peiljaar. Vervolgens moet je dan gaan kijken: wat is er daarna met de toestemmingen gebeurd? In welke zin zijn die gewijzigd? Als die wijzigingen verdere beperkingen met zich brachten, dan moet daarvan uitgegaan worden. Als er dan een wijziging is in het jaar 2000 die dat aantal op 420.000 vliegtuigbewegingen brengt, dan zijn er twee dingen mogelijk: of op basis van de eerdere toestemmingen was de beperking al groter, dus was er minder toegestaan dan die 420.000 en dan moet er van een lagere referentiesituatie uitgegaan worden. Of die begrenzing was toen groter, en dan gold dat besluit uit 2000 met die 420.000 vliegbewegingen wel degelijk als een beperking.

In het kader van de referentiesituatie voor de Wnb moet je dit dan als de referentiesituatie zien. Het is niet doorslaggevend of dat besluit in het kader van de Schiphol-wet en de regelgeving die destijds rond de luchthaven gold, of het in dat kader een beperking was. Van belang is of het in het kader van de Wet natuurbescherming een beperking inhoudt, achteraf gekeken.

Dat is misschien ook wel goed om daar nog even op te wijzen: We hebben het hier natuurlijk wel over een situatie waarbij een activiteit zich heeft ontwikkeld, al die jaren door, zonder ooit eerder een natuurtoestemming aan te vragen. Ik heb zelf de meeste ervaring in mijn praktijk met veehouderijsituaties en ik kan u zeggen dat het voor een agrarisch ondernemer eigenlijk onbegrijpelijk is als gezien wordt hoe die vliegvelden met de situatie omgaan. Want die agrarische ondernemers hadden in de regel ook altijd een vergunning, dus die hebben ook vergunningen gekregen met een bepaalde bedrijfsomvang en hielden zich daaraan. Niet allemaal natuurlijk, maar de meesten hielden zich daaraan en waren daardoor niet in overtreding van de Wet milieubeheer en de WABO en dergelijke. Dat betekent niet dat ze in het kader van de Wet natuurscherming nu de laatst verleende toestemming, de grote toestemming, als referentie kunnen claimen. Nee, je moet wel degelijk teruggaan naar de referentiedatum en aan de hand daarvan terugkijkend de referentiesituatie bepalen en dat moet hier bij Schiphol ook gebeuren.

Mw. [REDACTED] gaf ook nog aan dat die aanpassingen die zijn uitgevoerd in die LVB's ook zijn gedaan om absurditeiten te herstellen en dhr. [REDACTED] gaf ook aan dat dat gedoogbesluit niet tot een ongunstigere situatie heeft geleid, omdat het aantal overbelaste woningen daarbij niet afnam. Ook dat is allemaal niet relevant, want we hebben het hier niet over de geluidsbelasting vanwege Schiphol. We hebben het hier over de stikstofdepositie vanwege Schiphol. Waar het om gaat is dat, ook al is die aanpassing destijds uitgevoerd om een absurditeit te herstellen, feit is wel dat daarmee de algemene regels rond de luchthaven aangepast zijn en daardoor het project is aangepast. Dus dat is relevant in het kader van de bepaling van de referentie. En feit is, blijkt uit dat gedoogbesluit, dat destijds die geluidszone wel degelijk overschreden is geweest. Dan kan het wel zo zijn, dat via de gedoogbeschikking het geluidsprobleem verminderd is, maar dat is niet relevant in de discussie waar we het nu over hebben. Relevant is dat uit die stukken blijkt dat Schiphol niet binnen de destijds geldende begrenzing is gebleven en dat dat al bij 380.000 vliegbewegingen het geval was. Met die 380.000 vliegbewegingen was de situatie feitelijk al overschreden, dus de referentiesituatie kan niet hoger zijn geweest dan dat.

Ik denk dat ik het daarbij laat en als u mij dan toestaat, dan geef ik graag het woord aan...

Dhr. [REDACTED]: Aangezien we nog voldoende in de tijd zitten, geef ik dhr. [REDACTED] nog maximaal tien minuten kort het woord.

Dhr. [REDACTED]: Ik wil het even hebben over de situatie na de referentiesituatie, de ontwikkeling van Schiphol daarna. Dan kijk ik niet alleen naar het verleden, maar ook naar de toekomst. Want afhankelijk van op welk niveau die referentiesituatie uitkomt, het is duidelijk dat als je kijkt naar 2019 is Schiphol daar bovenuit gegroeid. De plannen, zoals ze nu voorliggen op Schiphol, zijn om weer terug te gaan naar die oude situatie, naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Maar er liggen ook plannen voor meer vliegtuigbewegingen, 540.000 in het LVB 2, en er ligt hier een ontwerp luchtvaartnota die een scenario heeft onderzocht in de plan MER die zelfs veel verder gaat naar 780.000 vliegtuigbewegingen. Dus even onafhankelijk van hoe groot het aantal vliegtuigbewegingen en

daarmee dus ook de uitstoot van stikstof is - want inderdaad, ik denk dat de opmerking dat zuinige motoren een hogere druk hebben en dus meer stikstof uitstoten, geldig is - is toch een hele duidelijke indicatie dat vliegtuigbewegingen een hele goede maatstaf zijn om te bepalen hoe hoog de stikstofuitstoot is. Die relatie kun je bijna een op een trekken.

Als de referentiesituatie uitkomt op 380 of 420 of 453 of voor mijn part 480. Los daarvan, Schiphol zal daar bovenuit groeien en zal dus wat die groei betreft op een of andere manier zijn stikstofuitstoot moeten terugbrengen. Dat zou eventueel met compensatie kunnen. Maar als je wilt compenseren, dan moet er dus voldaan worden aan de zogenaamde ADC-toets. En de D in deze ADC-toets betekent dat er een dwingende reden van openbaar belang moet zijn voor die vliegtuigbewegingen. Wij hebben uitgezocht aan de hand van de ontwerpluchtvaartnota wat dat dwingende openbare belang eigenlijk is. Daarover is overigens het laatste woord nog niet gezegd, laten we daar duidelijk over zijn. Maar het is mij wel opgevallen dat de luchtvaartnota begint met het uiteenzetten van het publieke belang van luchtvaart. Dat komt dus heel goed overeen met dat dwingende openbare belang, maar als je dan kijkt naar wat men daar invult – terecht denk ik overigens – dan is het dat Schiphol moet zorgen voor een goede verbinding met bestemmingen in de wereld. Die bestemmingen moeten zodanig zijn dat de vluchten daarnaartoe waarde opleveren voor Nederland. Als je dat criterium neemt, dan kom je uit op een volume dat onder de 500.000 vliegtuigbewegingen ligt. Ik zal daar nu niet op ingaan, maar het is goed om even te weten. Dat betekent dus dat, zou Schiphol vanaf een referentiesituatie groeien, dan zou je dus kunnen compenseren voor zover er sprake is van een dwingend openbaar belang. Overigens moeten er dan geen alternatieven zijn. Ook hier is iets aan de hand, namelijk: korte vluchten hebben wel degelijk een alternatief, namelijk de hogesnelheidstrein. Als je dat aantal vluchten bekijkt, dan zit je in de ordegrootte van 50.000.

Alles bij elkaar genomen kunnen wij dus eigenlijk aangeven dat dat, zelfs wanneer er sprake is van een dwingend openbaar belang, compensatie maar zeer beperkt mogelijk is volgens de ADC-toets. Dat lijkt me dus in deze discussie een heel belangrijk punt. Dank uw wel.

Dhr. ██████: Mag ik nog even...

Dhr. ██████: Als u het kort kunt doen, ja.

Dhr. ██████: Want ik wil dit ook in verband brengen met de discussie over onevenredigheid of evenredigheid van handhaving. Het punt is dus dat, omdat Schiphol zich toe is gaan leggen op de overstapmarkt, een belangrijk deel van de vluchten die Schiphol af en aandoen niet van groot belang is voor de Nederlandse economie. Dhr. ██████ verwees naar die ontwerpluchtvaartnota, daar blijkt uit dat voor de 485.000 vluchten die daar beoordeeld zijn, zijn 320 bestemmingen nagegaan. Slechts ongeveer twee derde van het totaal aantal bestemmingen is van essentieel belang voor Nederland in verband met de noodzaak om een goede verbinding te hebben met de wereld. Ongeveer een derde is dus overstapvluchten, vluchten naar vakantiebestemmingen en zo, die een veel geringer belang hebben. Het belang dat door een handhavingsactie geschaad zou worden is niet van die omvang als Schiphol claimt. Dat is de conclusie die ik hieraan verbindt. Als teruggegaan wordt naar de referentiesituatie qua vliegbewegingen, dan zal de schade voor de Nederlandse economie beperkt blijven, omdat het aantal vluchten dat dan geschrapt kan worden van minder grote betekenis is voor de Nederlandse economie.

Dhr. ██████: Ik wilde graag nog een vraag stellen daarover. Gelet op Corona, naar wat nu gebleken is, zijn er een stuk minder aantal vliegbewegingen tot op heden uitgevoerd. De verwachting bestaat dat het dit jaar waarschijnlijk niet zal leiden tot overschrijding in ieder geval van de referentiesituatie zoals u dat aangeeft. Zou dat een reden zijn om te zeggen dat handhaving wat u betreft ook onevenredig is? Hoe kijkt u daar tegenaan?

Dhr. ██████: Ik denk niet dat dat handhaving onevenredig zal maken. Het zal hooguit leiden tot de conclusie dat er geen overtreding is en om die reden niet gehandhaafd kan worden. Maar ik denk dat het niet juist is om te handhaven op basis van het aantal verwachte bewegingen dit jaar. Je weet immers lopende het jaar nooit hoeveel bewegingen er zullen gaan plaatsvinden. Ik denk dat je de handhavingsactie moet insteken op basis van het aantal bewegingen van het afgelopen jaar, dat je

immers wel kent. En dan is er evident sprake van een overschrijding. Uit de gegevens die ik gezien heb van het aantal vliegtuigbewegingen tot nu toe, dus tot eind juli... Ik heb gezien dat mw. [REDACTED] zojuist ook nog een staatje heeft ingediend, dat wijkt niet heel veel af van het staatje wat ik eerder al gezien had.

Dhr. [REDACTED]: Dat is hetzelfde.

Dhr. [REDACTED]: Ja. Dat komt neer op een aantal van iets meer dan de helft van het aantal vliegbewegingen dat vorig jaar tot eind juli heeft plaatsgevonden. Voor de rest zijn het natuurlijk prognoses. Nogmaals, ik kan niet voorspellen of uiteindelijk het aantal vliegbewegingen hoger uitvalt dan de referentie. Om twee redenen niet: we weten niet hoeveel vliegbewegingen er uiteindelijk zullen worden uitgevoerd dit jaar, maar ik weet op dit moment ook geen definitief standpunt over de referentie. Ik heb in mijn betoog wel een aantal keren gezegd: de referentie kan in ieder geval niet hoger zijn dan dit, maar ik heb ook niet de beschikking over alle informatie die mogelijk verkrijgbaar is. Ik sluit niet uit dat op basis van nader onderzoek zal blijken dat de referentie nog lager is. Dus ik weet dat niet. Ik denk dat je handhavend moet optreden op basis van feiten die wel bekend zijn en dat zijn de gegevens van vorig jaar. Als het gaat om de evenredigheid, dan denk ik eigenlijk dat de verwachting die uitgesproken wordt dit jaar dat er minder vliegbewegingen zijn, handhaving juist zeker niet onevenredig maken. In tegendeel zelfs, want als het inderdaad zo is, dat uiteindelijk het aantal vluchten veel lager zal zijn, dan heeft Schiphol ook helemaal niet zo veel last van een handhavingsbesluit. Dus het maakt het juist niet onevenredig.

Dhr. [REDACTED]: Dank uw wel mijnheer [REDACTED] Mw. [REDACTED].

Mw. [REDACTED]: Een paar punten in reactie ook op wat dhr. [REDACTED] zojuist nog noemt in combinatie met dhr. [REDACTED]. De toestemming van de luchthaven, luchtzijdig geregeld in ieder geval, is altijd via algemene regels gegaan. Dhr. [REDACTED] noemde het net, en probeert steeds te duiden en dan terug te grijpen op de vliegtuigbewegingen, maar specifiek voor de luchthaven zijn er algemene regels gesteld en die kun je beschouwen als een vergunning, als een toestemming specifiek. Het is niet een algemene regel, zoals die er zijn voor diverse activiteiten op basis van de Wet milieubeheer of iets dergelijks. Nee, het is een specifieke toestemming, een specifieke vergunning. Bij de beoordeling van de vergunningplicht en bestaande rechten in dat kader moet dan ook worden uitgegaan van de ruimte voor de activiteit die vergund is, het exploiteren van de luchthaven. En dan niet naar de feitelijke situatie, maar naar de vergunde situatie. Die ruimte binnen die toestemming is relevant. Daarbij wordt nu steeds teruggesproken op het aantal vliegtuigbewegingen, maar dat is nou juist heel specifiek vanaf het begin af aan nooit de wijze van regulering van de Luchthaven Schiphol geweest. Die gaat over milieuruimte, milieugrenzen en in belangrijke mate is de discussie altijd gevoerd over de geluidcontouren.

De milieueffecten zelf, gebaseerd op de geluidcontour, en die was niet beperkter op een eerder moment - zeker niet - en daarmee dus ook niet een beperking in de rechten uitgedrukt in natuureffecten. Die zijn gewoon gekoppeld aan de vergunde toestemming voor de activiteit van het opereren van de luchthaven. Er waren, zeker voor 2004 al, geen beperkingen ten aanzien van de NOx emissies, ook dat niet. Er werd op enig moment wel specifiek aan NOx gedacht, maar dat is, ook weer in die algemene toestemming, het LVB geregeld. Anders dus dan de veehouderijen waar dhr. [REDACTED] naar verwees.

Er is ook even gezegd: er is nooit toestemming gevraagd. De verklaring daarvoor ligt in dat deze algemeen gereguleerd zijn via die specifieke toestemming via de aanwijzingsbesluiten en het LVB. Wel degelijk overigens, en dat is ook een bijzonderheid, zijn daarbij natuurtoetsen verricht. Ook al in 2003, om een voorbeeld te noemen. Dat is nog voor de inwerkingtreding van de natuurbeschermingswet die altijd nog een beetje verwarrend de Natuurbeschermingswet 1998 heette. Voor inwerkingtreding van die wet in 2005, is er een habitattoets verricht in het MER dat is opgesteld voor het eerste LVB. Dat punt hebben we ook opgebracht in het kader van het bezwaarschrift dat Schiphol zelf heeft ingediend, en gezegd: dat is de reden. Er is dus een besluit genomen voor 2009, zodat op basis van art. 9.4 van huidige Wet natuurbescherming het overgangsregime van toepassing is. Die toetsing heeft plaatsgevonden. Daar kon op allerlei manieren

ook iets van gevonden worden ook in die tijd. Overigens ook over de aanwijzingsbesluiten. Dat is niet gebeurd. Om dan nu na al die tijd te zeggen: er is nooit toestemming gevraagd, dat is wat ons betreft wat te kort door de bocht. Daar wilde ik het bij laten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Is er vanaf uw kant nog behoefte om dhr. [REDACTED] het woord te geven?

Mw. [REDACTED]: Ik kijk even naar mijnheer [REDACTED]. Nee, dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Prima, dan is dat ook helder. Ik kijk even naar dhr. [REDACTED], zijn er nog vragen?

Dhr. [REDACTED]: Dan komen we bij het ministerie van IenW. Wie mag ik het woord geven?

Dhr. [REDACTED]: We hebben eigenlijk geen behoefte om nog aanvullend te reageren. Wij zijn van oordeel dat we de besluitvorming voldoende hebben toegelicht. Mochten er vragen zijn, dan zijn we uiteraard bereid om die toe te lichten. Maar wij hebben in dit stadium geen behoefte om nog te reageren op punten.

Dhr. [REDACTED]: Prima. Mijnheer [REDACTED], zijn er nog vragen aan IenW?

Dhr. [REDACTED]: Misschien met betrekking tot die slots wat is aangevoerd. Kunt nog eens aangeven hoe u daarin staat. Dat dat een beperking zou opleveren volgens MOB. Hoe u daar tegenaan kijkt.

Dhr. [REDACTED]: Daar kan ik eigenlijk heel kort over zijn, want het standpunt is: daar gaat de minister van IenW eigenlijk niet over. En in deze de minister van LNV ook niet. Die slotsproblematiek die is gebaseerd op een zogenaamde slotverordening en de systematiek is bepaald dat in eerste instantie er een zogenaamde capaciteitsdeclaratie wordt vastgesteld. Dat is iets wat toebehoort aan de luchthavens. De verdeling van slots is bij een onafhankelijke slotcoördinator belegd, een publiekrechtelijk ZBO. De geest van juist die slotsystematiek is dat de overheid daar juist buiten staat. Nogmaals: wij gaan daar eigenlijk niet over.

Dhr. [REDACTED]: Maar dat wordt wel geregeld door een ZBO? Het is wel publiekrechtelijk geregeld, die slots dacht ik?

Dhr. [REDACTED]: Ja, dat is juist. In het besluit is geregeld dat de minister van IenW sinds kort een aanwijzing kan geven bij het vaststellen van die capaciteitsdeclaratie. Dat is dan ook het enige wettelijke instrument dat de minister heeft en verder staat de minister daarbuiten.

Dhr. [REDACTED]: Dat waren uw vragen?

Dhr. [REDACTED]: Ja.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED].

Dan komen we bij de overige belanghebbenden en ik kijk nu naar dhr. [REDACTED]. Mocht u naar aanleiding van wat u hebt gehoord nog wat willen toevoegen dan kan dat.

Dhr. [REDACTED]: Graag.

Dhr. [REDACTED]: Kijk.

Dhr. [REDACTED]: Ik was net in het begin even in verwarring, ik dacht ik zit bij een hoorzitting over geluid, vanwege alle milieuruimtecontouren. Maar er is echt een stikstofprobleem in dit land. De bodem is verzadigd. Ik merk gewoon in Nieuwkoop dat de blauwalg toeneemt en dat heeft ook met stikstof en fosfaten te maken die neerslaan. Dus ik vind het toch een probleem dat stikstofregulatie, de stikstofruimte is nooit gedefinieerd volgens mij in de milieudiscussies. Ik denk dat we daar echt een probleem te pakken hebben en ik vind dat daar echt iets moet gebeuren, want ik zie gewoon dat zo'n natuurgebied achteruitgaat. De kritische grenswaarde is daar allang overschreden. Zoals eigenlijk in heel Nederland zo langzamerhand. Dus ik kan niet zeggen dat ik hier nou enthousiast wordt over het elektrificeren van taxiën en de autootjes op Schiphol. Daar zit het probleem dus niet bij die taxi en die auto's. Dat zit in die vliegtuigen en in de enorme toename van bewegingen de afgelopen twintig jaar. En dat is onmiskenbaar, en dat is een geluidsprobleem natuurlijk ook, en geluid is heel strak gereguleerd geweest altijd. Maar die milieu, CO2, stikstof, fijnstof, ultra fijnstof, die milieuruimte is onvoldoende benoemd, en als die benoemd was is die te ruim benoemd, als er zoveel ruimte is om alsmaar door te vliegen. Dus ik vind dat we een probleem aan de jas hebben en ik vind dat het ministerie het op moet lossen. Dank.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel voor het feit dat u toch nog een toelichting hebt kunnen en willen geven.

Ik kom uit bij dhr. ██████████

Dhr. ██████████: Ik laat mijn beurt even gaan.

Dhr. ██████████: Dank u wel. Mw. ██████████?

Mevr. ██████████: Ik wil graag aansluiten bij dhr. ██████████. De stikstofsituatie op De Veluwe is zo mogelijk nog nijpender. In De Gelderlander is eind vorig jaar een onderzoek gepubliceerd in opdracht van de EU. Hoe ongelooflijk slecht De Veluwe met name ervoor staat. En dan zult u zeggen: De Veluwe Schiphol, dat is nogal een afstand. Dat klopt, maar over mijn huis komen de vliegtuigen van Schiphol dag en nacht op minder dan 3000 meter geregeld over. Dat heeft effecten. Er zijn cumulatieve effecten. Het is zelfs zo erg dat de inlandse eiken op De Veluwe massaal afsterven. De mezenkuikentjes zitten al met gebroken pootjes in het nest vanwege het kalkgebrek door de verzuring die is ontstaan door de bovenmatige stikstofuitstoot en depositie op De Veluwe. De eierschalen van de vogels zijn vaak te dun. Je kijkt er dwars doorheen en het worden bijna een soort windeieren. Ik zou graag zien dat het ministerie en ook Schiphol deze zaken meeneemt, want ook dit is milieu. Sterker nog, ik woon in een gebied waar milieu vaak nog natuur wordt genoemd en dat wil ik graag zo houden. Dank u.

Dhr. ██████████: Dank u wel voor uw bijdrage mw. ██████████.

Dan zijn we aan dhr. ██████████ toegekomen. Aan u nog de gelegenheid.

Dhr. ██████████: Ik heb geen toevoegingen.

Dhr. ██████████: U hebt geen toevoegingen meer. Dank u wel.

We zijn aan het einde gekomen van de eerste en de tweede termijn spreektijd voor deze hoorzitting. Ik kijk nog even naar de leden van de commissie of er nog vragen zijn. Niet. Dhr. ██████████, heeft u nog vragen?

Dan kunnen we concluderen dat we kunnen afronden voor nu. Het zou u duidelijk zijn dat het karakter van een hoorzitting niet betekent dat we vandaag een besluit gaan nemen. We zullen hetgeen vandaag is toegelicht en is aangevoerd en de bijlagen die zijn verstrekt, meenemen in de uiteindelijk te nemen beslissing op bezwaar in het kader van dit handhavingsverzoek, of de afwijzing daarop. We zullen, maar misschien kan dhr. ██████████ dat beter aangeven dan ik, op zo kort mogelijke termijn met een beslissing komen. Daar zult u dan allen kennis van nemen. Waar u ook allen kennis van zult nemen is een afschrift van dit hoorzittingsverslag dat wordt opgemaakt. Dat wordt u netjes toegestuurd.

Tot slot: als er nog vragen zijn, stelt u ze gerust. Zo niet, dan wil ik u allen hartelijk danken voor uw komst. Voor de mensen die vanmiddag nog bij de hoorzittingsprocedure zijn in het kader van de luchthaven Lelystad: u wordt verzocht, zoals ik eerder al aangaf, toch even naar buiten te gaan. Er is geen ruimte er is ook geen bedrijfsrestaurant operationeel. We moeten de zaal helaas schoonmaken, het is niet anders, we moeten het ermee doen. Dank u wel.