

Bijlage A Vraagspecificatie

Voor het uitvoeren van Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol (kenmerk 31177130)

1. Omschrijving opdracht

Vertrouwelijk onderzoek Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol

2. Doelstelling van de aanvraag

Bij brief van 3 november 2021 is de Kamer over een aantal ontwikkelingen rond de vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) geïnformeerd (Kamerstukken II 2021-2022, 31 936, nr. 892). Op 10 december is de Kamer nader geïnformeerd over het signaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) aangaande het anticiperend handhaven (Kamerstukken II 2021-2022, pm). Hierin is aangegeven dat met de aanpassing van het LVB wordt vastgelegd dat het vliegverkeer op Schiphol per saldo het minste geluidsoverlast oplevert voor omwonenden. Daarmee komt er een einde aan het anticiperend handhaven van de regels van het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) door ILT. De uitgangspunten van het NNHS-stelsel zijn sinds 2015 in de Wet luchtvaart opgenomen, maar moeten nog worden vertaald in het LVB. Vanwege de demissionaire status van het kabinet is de parlementaire behandeling van het LVB op dit moment controversieel verklaard.

Hierbij is tevens ingegaan op de samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd en het LVB. Voor de vaststelling van het LVB is ook een beoordeling nodig van de effecten op de natuur. De procedure van een natuurvergunning is complex mede gelet op stikstof. Het ministerie van LNV is het bevoegd gezag voor de natuurvergunning die Schiphol als initiatiefnemer heeft aangevraagd. De inhoud van de vergunningaanvraag (passende beoordeling) is een verantwoordelijkheid van Schiphol. Uitgaand van de wet natuurbescherming betreft het een vergunningprocedure waarbij complexe vraagstukken een rol spelen, waaronder de emissie en depositie van stikstof.

3. Uit te voeren werkzaamheden

Doelstelling van deze impactanalyse is een compleet beeld te vormen van de effecten die als gevolg van deze situatie optreden, waarbij verzocht wordt de effecten af te wegen tegen de huidige situatie zoals gepland is te vergunnen in het LVB en waarop de ILT nu anticiperend handhaaft; 5 banen en 500.000. Wat in deze impactanalyse niet wordt meegenomen is de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan opgave 1 en 2 met betrekking tot het intern en extern salderen om de stikstofdepositie-opgave op te lossen.

4. Op te leveren producten/ resultaat in onderstaand format, zie voorbeelden. (Deze worden ook in Bijlage B verwerkt, zodat de leverancier hier een prijs aan kan hangen).

Nr.	Uit te voeren werkzaamheden:	Product / Resultaat
1	Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol	
1.1	Opmaken PvA	PvA
1.2	Onderzoek naar effecten op o.a. geluid, veiligheid, operatie en handhaving	(Voortgangs)rapportage
1.3	Optioneel: Onderzoek naar economische effecten (o.a slots, tarieven etc.)	(Voortgangs)rapportage
1.4	Concept rapportage / impactanalyse	Concept rapport
1.5	Definitieve impactanalyse + wetenschappelijke reflectie	Definitief rapport

5. Planning en mijlpalen

Gezien de uiteenlopende vorm en mate van ondersteuning bestaan de producten mogelijk uit nader af te stemmen deelproduct(en) voor de periode tot en met 30 april 2022. Het geformuleerde / af te nemen eindproduct betreft daarmee in elk geval een definitieve impactanalyse. De opgenomen planning is indicatief.

Nr.	Uit te voeren werkzaamheden	Planning
1	Impactanalyse Referentiekader Natuurvergunning Schiphol	
1.1	Opmaken PvA	Februari 2022
1.2	Onderzoek naar effecten op o.a. geluid, veiligheid, operatie en handhaving	Maart 2022
1.3	Optioneel: Onderzoek naar economische effecten (o.a slots, tarieven etc.)	Maart 2022
1.4	Concept rapportage / impactanalyse	Maart 2022
1.5	Definitieve impactanalyse + wetenschappelijke reflectie	April 2022

Van: [REDACTED] - DGLM
Aan: [REDACTED]
Cc: [REDACTED] - DGLM
Onderwerp: Offerte voor kritische evaluatie
Datum: dinsdag 26 april 2022 11:39:00

Beste [REDACTED],

Zoals telefonisch besproken, hebben we binnen IenW een korte, interne analyse opgesteld voor een benadering van de vraag met welke bestemmingen Nederland via Schiphol verbonden zou moeten zijn en welke frequenties bij deze bestemmingen horen. We willen als volgende stap deze analyse onderwerpen aan een kritische evaluatie door een aantal externe partijen met de bedoeling om de gehanteerde assumpties en methodologie zo goed mogelijk aan te scherpen. Goed om te horen dat jij beschikbaar bent voor deze kritische evaluatie.

De bedoeling is om drie partijen te vragen deze evaluatie uit te voeren om zo een breed spectrum van perspectieven op de analyse te krijgen. Van elke reviewer verwachten we de volgende 'deliverables':

- De gehanteerde assumpties beoordelen op hun plausibiliteit én indien nodig, een zo concreet mogelijk beter en onderbouwd alternatief per assumptie aanreiken.
- Beantwoording van de openstaande vragen bij sommige assumpties.
- Waar nodig: identificeren van eventuele missende elementen die nodig zijn om de vraag met welke bestemmingen Nederland via Schiphol verbonden zou moeten zijn en welke frequenties bij deze bestemmingen horen te beantwoorden.
- Het opstellen van een bondige notitie met daarin de bevindingen en aanbevelingen.
- Beschikbaarheid om gedurende een dagdeel (ochtend of middag) met de andere reviewers fysiek op het ministerie van IenW bij elkaar te komen om de bevindingen onderling te bespreken en op basis hiervan eventueel te finetunen.

Zou jij op basis van bovenstaande z.s.m. een offerte kunnen opstellen en naar mij mailen? Dit met het oog om het evaluatieproces uiterlijk 18 mei afgerond te hebben. Het is hierbij belangrijk dat de offerte niet op basis van nacalculatie of uurtarieven is, maar op basis van een vaste prijs.

Ter informatie: de interne analyse die wij hebben opgesteld is 4 pagina's lang. Het is dus een bondig stuk dat we willen laten evalueren.

Zou je zo vriendelijk willen zijn om in de verdere e-mail correspondentie mijn collega [REDACTED] (in cc) mee te nemen? Ik ben in de periode t/m 6 mei beperkt beschikbaar; tot die tijd zal [REDACTED] helpen om dit proces te begeleiden.

Ik hoop je met bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd en kijk uit naar de offerte.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M: +31 6 [REDACTED]

Van: [REDACTED] - DGLM
Aan: [REDACTED] (CE Delft)
Cc: [REDACTED] - DGLM
Onderwerp: Offerte voor kritische evaluatie
Datum: dinsdag 26 april 2022 11:42:00

Beste [REDACTED],

Zoals telefonisch besproken, hebben we binnen IenW een korte, interne analyse opgesteld voor een benadering van de vraag met welke bestemmingen Nederland via Schiphol verbonden zou moeten zijn en welke frequenties bij deze bestemmingen horen. We willen als volgende stap deze analyse onderwerpen aan een kritische evaluatie door een aantal externe partijen met de bedoeling om de gehanteerde assumpties en methodologie zo goed mogelijk aan te scherpen. Goed om te horen dat jij beschikbaar bent voor deze kritische evaluatie.

De bedoeling is om drie partijen te vragen deze evaluatie uit te voeren om zo een breed spectrum van perspectieven op de analyse te krijgen. Van elke reviewer verwachten we de volgende 'deliverables':

- De gehanteerde assumpties beoordelen op hun plausibiliteit én indien nodig, een zo concreet mogelijk beter en onderbouwd alternatief per assumptie aanreiken.
- Beantwoording van de openstaande vragen bij sommige assumpties.
- Waar nodig: identificeren van eventuele missende elementen die nodig zijn om de vraag met welke bestemmingen Nederland via Schiphol verbonden zou moeten zijn en welke frequenties bij deze bestemmingen horen te beantwoorden.
- Het opstellen van een bondige notitie met daarin de bevindingen en aanbevelingen.
- Beschikbaarheid om gedurende een dagdeel (ochtend of middag) met de andere reviewers fysiek op het ministerie van IenW bij elkaar te komen om de bevindingen onderling te bespreken en op basis hiervan eventueel te finetunen.

Zou jij op basis van bovenstaande z.s.m. een offerte kunnen opstellen en naar mij mailen? Dit met het oog om het evaluatieproces uiterlijk 18 mei afgerond te hebben. Het is hierbij belangrijk dat de offerte niet op basis van nacalculatie of uurtarieven is, maar op basis van een vaste prijs.

Ter informatie: de interne analyse die wij hebben opgesteld is 4 pagina's lang. Het is dus een bondig stuk dat we willen laten evalueren.

Zou je zo vriendelijk willen zijn om in de verdere e-mail correspondentie mijn collega [REDACTED] (in cc) mee te nemen? Ik ben in de periode t/m 6 mei beperkt beschikbaar; tot die tijd zal [REDACTED] helpen om dit proces te begeleiden.

Ik hoop je met bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd en kijk uit naar de offerte.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M: +31 6 [REDACTED]

Depositieberekeningen en onderzoek maatregelen Schiphol

Uitvraag

Aanleiding

In 2019 is door MOB een handhavingsverzoek ingediend tegen Schiphol wegens het ontbreken van een natuurvergunning. Dit handhavingsverzoek is begin 2020 door de Minister van LNV afgewezen, maar Schiphol is wel verzocht om een natuurvergunning aan te vragen. Schiphol heeft vervolgens eind 2020 een natuurvergunning aangevraagd voor 500.000 vliegtuigbewegingen.

In deze aanvraag heeft Schiphol onderbouwd dat de depositiebijdrage bij 500.000 vliegtuigbewegingen past binnen de maximale depositie die hoort bij het bestaand recht (referentiesituatie). In februari 2021 is door de Minister van LNV een ontwerp-natuurvergunning afgegeven aan Schiphol Airport voor 500.000 vliegtuigbewegingen. Tot dusverre is nog geen definitieve natuurvergunning afgegeven aan Schiphol.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die aanleiding zijn voor een actualisatie van de beoordeling of beoogde situatie van 500.000 vliegbewegingen past binnen het bestaand recht:

- Mogelijke aanpassingen in de uitgangspunten voor de referentiesituatie
- Aanpassingen in het rekenmodel AERIUS Calculator (met name de implementatie van een maximale rekenafstand van 25 km).

Indien uit deze geactualiseerde beoordeling blijkt dat de beoogde situatie niet op alle relevante locaties (in Natura 2000-gebieden) past binnen het bestaand recht, dan moeten naar verwachting maatregelen worden genomen om negatieve effecten te voorkomen of te compenseren

Om de perspectieven voor een natuurvergunning in beeld te krijgen, is behoefte aan inzicht in:

- De locaties op Natura 2000-gebieden waar de beoogde situatie met 500.000 vliegbewegingen niet past binnen het bestaand recht (referentiesituatie) en de omvang van het verschil in depositiebijdrage (tussen de beoogde situatie en bestaand recht) op deze locaties (de 'opgave' voor Schiphol).
- De mogelijke maatregelen om te voorkomen of te compenseren dat de beoogde situatie met 500.000 vliegbewegingen leidt tot negatieve effecten ten opzichte van de referentie.

Om dit inzicht te verkrijgen moeten onder meer depositieberekeningen en analyses naar de omvang de opgave en mogelijke maatregelen worden uitgevoerd. Om deze werkzaamheden uit te voeren overweegt het Ministerie om opdracht te geven aan een extern bureau.

De inzichten die deze werkzaamheden opleveren vormen nadrukkelijk niet de onderbouwing voor een eventuele nieuwe vergunningaanvraag. De verantwoordelijkheid voor die aanvraag ligt bij Schiphol, en de werkzaamheden die daarvoor vereist zijn zullen in opdracht van Schiphol worden uitgevoerd. In het kader van die werkzaamheden door Schiphol zal wel afstemming plaatsvinden met IenW en ander partijen over bijvoorbeeld de uitgangspunten van vereiste onderzoeken en de onderzoeksresultaten.

Deze uitvraag beschrijft eerst het doel en de producten. Daarna wordt ingegaan op de planning en de organisatie.

Doel en producten

Doel is het tijdig leveren van de gewenste diensten en producten:

- Verkennende berekeningen en analyses van de depositiebijdrage van Schiphol in de beoogde situatie en de referentiesituatie. In beeld brengen van de mogelijke opgave voor Schiphol.
- Inventarisaties van mogelijke maatregelen om eventuele negatieve effecten te voorkomen of te compenseren. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen: intern salderen, extern salderen en doorlopen ADC-toets (compenserende maatregelen).
- Verkennende berekeningen en analyses die inzicht geven in het oplossend vermogen van deze maatregelen.

- Beschrijven van de processtappen (en planning) voor het doorlopen van het ADC-spoor en het leveren van (advies)producten die uitvoering geven aan de voorbereiding en uitvoering van deze stappen.
- Beoordeling van uitgangspunten en resultaten van onderzoeken die door Schiphol zullen worden uitgevoerd ten behoeve van de vergunningaanvraag voor Schiphol.
- Beantwoorden van beleidsvragen in relatie tot de perspectieven voor Schiphol om te komen tot een natuurvergunning.
- Verkennende onderzoeken en analyses die de perspectieven voor andere luchthavens van nationale betekenis in beeld brengen (zoals Lelystad Airport).

De resultaten worden opgeleverd als notities.

Over de precieze invulling van de werkzaamheden en het moment van opleveren worden gedurende de uitvoering van het project afspraken gemaakt.