

| Nummer | Datum 1997-2003 | Onderwerp/inhoud | Art. Wob | Status | Vindplaats |
|--------|-----------------|--|-------------|----------------------|---|
| 1 | 1-jun-03 | Eindrapportage van het onderzoek naar een luchthaveneiland ten behoeve van het programma 'Flyland' | | reeds openbaar | https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A9c73ee3f-f3ca-4ee9-8bc0-f07f5abbadce |
| 2 | 7-10-2002 | Managementletter 3-2002 | 10.2e | deels | |
| 3 | 1-1-2003 | Managementletter 4-2002 | 10.2e | deels | |
| 4 | 26-8-2002 | Agendapunt 6 Ligt Flyland op koers? RMNO-advies Flyland 2002 | 10.2e | deels | |
| 5 | 21-mei-01 | Missierapport van werkbezoeken aan Japan en Hong Kong door een delegatie van het programmabureau 'Flyland' | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 6 | 7-7-1998 | Onderzoeksrapporten TNL: Ontwerp, Civiele Techniek en Kosten, samenvatting onderzoeksrapportage (concept). Organisatie Bouwdienst Rijkswaterstaat. | 10.2e | deels buiten verzoek | |
| 7 | 8-9-1997 | Onderzoeksrapporten TNL: Locatieverkenningen, Civiele Techniek en Kosten, eerste stap. Organisatie: D-G Rijkswaterstaat | | reeds openbaar | http://publicaties.miniennm.nl/documenten/toekomst-nederlandse-luchtvaart-infrastructuur-locatieverkenning |
| 8 | 27-1-2003 | Flyland - beëindiging contracten | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 9 | 27-1-2003 | Beëindiging contracten Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 10 | Ongedateerd | Stappenplan op A4 voor Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 11 | 24-1-2003 | Flyland contracten | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 12 | 19-2-2003 | Stappenplan Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 13 | 19-2-2003 | Flyland | 10.2e | deels | |
| 14 | 12-5-2003 | Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 15 | Ongedateerd | Gesprek over effecten van stopzetten onderzoek Flyland w.o. Onderzoek naar de effecten van een aanleg van een eiland op de Mariene ecologie en Morfologie in de Noordzee | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 16 | 23-1-2003 | Opties onderzoek mariene ecologie en morfologie | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 17 | 10-2-2003 | Nota ten behoeve van het overleg op 17 februari '03 met als onderwerp onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie in het kader van Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 18 | 17-2-2003 | Onderzoek naar Mariene ecologie en morfologie in kader van Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 19 | 25-2-2003 | Verslag van het overleg op 17 februari '03 met als onderwerp hoe verder met het "onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie in het kader van Flyland" | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 20 | 25-2-2003 | Flyland/thema Mariene Ecologie en Morfologie | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 21 | Ongedateerd | Bijlage scenario's | 11.1 | deels | |
| 22 | Ongedateerd | Scenario's voor doorstart Flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 23 | Ongedateerd | Uitwerking scenario's | 10.2e | deels | |
| 24 | 27-feb | Verslag overleg Flyland: thema mariene ecologie en morfologie | 10.2e, 11.1 | niet | |
| 25 | 4-3-2003 | Flyland/ onderzoek mariene ecologie en morfologie | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 26 | 6-3-2003 | DGW-belang Flyland/onderzoek Mariene ecologie en Morfologie | 10.2e, 11.1 | niet | |
| 27 | Ongedateerd | MeM flyland | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 28 | 14-3-2003 | Flyland en DGW | 10.2e, 11.1 | niet | |
| 29 | 18-3-2003 | Contracten | 10.2e, 11.1 | niet | |
| 30 | 3-4-2003 | Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie | 10.2e, 11.1 | deels | |
| 31 | 24-4-2003 | Onderzoek mariene ecologie en morfologie | 10.2e, 11.1 | niet | |



MANAGEMENTLETTER 3-2002

1. Inleiding

De managementletter over het derde kwartaal staat in het teken van activiteiten die gerelateerd zijn aan een mogelijke koersbijstelling van het onderzoeksprogramma Flyland. Zowel het OGB als de RMNO zijn hierbij herhaaldelijk geconsulteerd. In het kader van de Studie Scope Luchthaveneiland heeft het afgelopen kwartaal een workshop met stakeholders plaatsgevonden. Verder heeft de Review Board haar eindoordeel gegeven over het windschermonderzoek.

2. Personeel

buiten verzoek

3. Opdrachtgever

Het Opdrachtgeversberaad (OGB) heeft in juli één maal en in september twee maal vergaderd. Het belangrijkste onderwerp was een discussie over bijstelling van de koers van Flyland. Deze koersbijstelling komt voort uit de ervaringen van het eerste jaar Flyland, uit het advies van de RMNO en uit de missie van Flyland naar Azië. Uit de huidige doelstelling van Flyland blijkt dat in het onderzoeksprogramma problemen centraal staan; het programma is defensief gericht. Het programmabureau stelt voor om naast de oriëntatie op de problemen ook te kijken naar de gunstige mogelijkheden van een luchthaveneiland. Door tevens naar de kansen van een luchthaveneiland te kijken, zal het programma beter in staat zijn de bouwstenen aan te dragen voor het toekomstige politieke debat en de besluitvorming omtrent een luchthaveneiland in de Noordzee. Deze besluitvorming zal immers niet alleen gebaseerd worden op de lasten die een dergelijke ingreep met zich meebrengt, maar ook op de baten en kansen die een luchthaveneiland genereert. De opdrachtgevers stemden op 19 september in met deze koersbijstelling. Deze zal gecommuniceerd worden met de verantwoordelijke bewindslieden. De consequenties voor het programma worden in het laatste kwartaal van 2002 verder uitgewerkt volgens de lijnen zoals aangegeven in het concept Onderzoeksprogramma 2003.

Op 26 augustus is de voorgestelde koersbijstelling van Flyland tijdens een eerste overleg met de nieuwe staatssecretaris besproken. Daarbij zijn ook de meerjarige financiële bijdragen van V&W en VROM aan de orde geweest. Inmiddels is de meerjarige financiering door V&W geregeld.

Het OGB stemde verder in met het concept Plan van Aanpak Scopestudie Luchthaveneiland en is goedkeuring verleend aan het Kaderdocument (voorheen geheten Startdocument).

In het OGB treedt 10.2.e.
van de 10.2.e.

voortaan als 10.2.e.

op, als vervanger

Op 19 september heeft de eerste gezamenlijke bijeenkomst van de RMNO en het OGB plaatsgevonden. Onderwerp van discussie, naast kennismaking, was het advies van de RMNO over Flyland en de reactie daarop van het programmabureau Flyland. Met name de grensoverschrijdende suggesties zijn uitgebreid besproken (zie onder 4).

4. Maatschappelijke borging/Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek

In juli heeft de RMNO een eerste advies uitgebracht over de maatschappelijke borging van het onderzoeksprogramma. Het advies is gepubliceerd in de vorm van een boekje en draagt de titel "Ligt Flyland op Koers? RMNO-advies Flyland 2002". Het boekje is gebaseerd op regelmatig overleg met het programmabureau, een enquête onder stakeholders en een discussiemiddag.

Naar aanleiding van dit advies heeft Flyland een reactie geschreven. De RMNO-adviezen zijn daarbij ingedeeld in:

- Adviezen waar de opdrachtgevers zich over moeten uitspreken (vooral grensoverschrijdende en inhoudelijke suggesties). In deze categorie vallen 3 soorten adviezen:
 - adviezen waar het programmabureau achter staat en opgenomen zijn in het voorstel tot koersbijstelling
 - adviezen waar het programmabureau achter staat maar die buiten het bestek van Flyland vallen
 - adviezen waar het programmabureau te weinig rendement van verwacht.
- Adviezen die probleemloos ingepast kunnen worden (vooral algemene bevindingen en aanbevelingen)
- Adviezen die berusten op miscommunicatie

Op basis van de discussie tussen de RMNO, het OGB en Flyland zullen de meeste adviezen geïncorporeerd worden in het onderzoeksprogramma.

5. Activiteiten programmabureau

5.1 ONDERZOEKSPROGRAMMA 2003

Het concept Onderzoeksprogramma 2003 is opgesteld en ter advisering voorgelegd aan de RMNO. Het concept is ook besproken in het OGB. Uiteraard heeft bijstelling van de doelstellingen consequenties voor het onderzoeksprogramma van Flyland. In het concept Onderzoeksprogramma 2003 is per thema op hoofdlijnen aangegeven wat de consequenties van de koersbijstelling zullen zijn ten opzichte van de huidige opzet. Daarnaast zijn er ook effecten te verwachten op de manier van werken en de aansturing van Flyland. Nu wordt de medewerking van de stakeholders vooral gevraagd bij het bepalen van de effecten van een luchthaveneiland. Deze vorm van samenwerking zal zich meer kunnen gaan richten op de mogelijkheden en kansen die deze stakeholders zien in een luchthaveneiland. De aansturing van het programma kan veranderen als andere partijen, zoals provincies, toetreden tot de opdrachtgevers. Met deze elementen is in de conceptversie van het Onderzoeksprogramma 2003 nog geen rekening gehouden. In het laatste kwartaal van 2002 zal gewerkt worden aan de bijstelling van het oorspronkelijke Programma van Eisen Flyland. In dit zogenaamde Projectplan worden bijgestelde onderzoeksvragen geformuleerd en de (organisatorische) consequenties aangegeven. Uitgangspunt is dat de bijstelling binnen de huidige financiële randvoorwaarden blijft. Op basis hiervan zal het Onderzoeksprogramma 2003 afgerond worden.

5.2 NETWERK

In juli is in Seattle de conferentie van de Air Transport Research Society bijgewoond en zijn twee papers gepresenteerd. De eerste behandelde het Flyland-programma in het algemeen. De tweede paper ging over het thema Bereikbaarheid. Er is contact gelegd met een groot aantal internationale onderzoekers.

Tijdens de European Transport Conference 2002 in september te Cambridge is een paper over de landzijdige bereikbaarheid van een luchthaven in de Noordzee gepresenteerd en bediscussieerd. Het paper en de presentatie behandelen de onderzoeksvragen en onderzoeks aanpak van het thema Bereikbaarheid en zijn gebaseerd op het Plan van Aanpak van dat thema. In Cambridge zijn een aantal voor Flyland bruikbare contacten opgedaan binnen de Engelse wereld van wetenschap en consultancy op het gebied van landzijdige bereikbaarheid van luchthavens.

Het NIVR heeft het initiatief genomen Nederlandse partijen uit de Airport Operation sector bij elkaar te brengen om hen inzage te verschaffen in ACARE (Advisory Council on Aeronautics Research in Europe) en te bezien of er gezamenlijke standpunten in ACARE en het zesde kaderprogramma van de Europese Commissie ingebracht kunnen worden. Flyland heeft een presentatie gegeven over het belang na te denken over de luchthaven van de toekomst. Het programmabureau zal desgevraagd zitting nemen in de ACARE-klankbordgroep.

5.3 COMMUNICATIE / WEBSITE

Begin september was Flyland aanwezig bij De Wereldhavendagen in Rotterdam. Op uitnodiging van Rijkswaterstaat, toonde Flyland in het Paviljoen van de Toekomst onder andere een diapresentatie en een DVD met impressies van een luchthaveneiland. 11.1

In de week na de Wereldhavendagen was sprake van een ruime verdubbeling van het aantal bezochte website-pagina's. Eenduidige conclusies kunnen hier echter niet aan verbonden worden, omdat de eerste herdenking van "11-9" en de verzending van de Flyland-nieuwsbrief in dezelfde periode vielen.

5.4 MONITORINGSPROGRAMMA

De conceptversie van het monitoringsprogramma is gereed. In november zal het programma ter goedkeuring voorgelegd worden aan het OGB. In het monitoringsprogramma wordt beschreven hoe relevante ontwikkelingen (zoals innovatieve producten, methoden, visies, beleid) gevolgd worden.

5.5 INTEGRAAL BEOORDELINGSKADER

Het programmabureau heeft een start gemaakt met het opstellen van een integraal beoordelingskader. Per thema werd al gewerkt met losse beoordelingskaders. Deze worden nu aan elkaar gerelateerd in een integraal kader.

5.6 STAKEHOLDERSANALYSE

Het eindrapport is in juli opgeleverd. Het eerste deel bevat een aanvulling op het bestaande stakeholder-netwerk. Het tweede deel bevat adviezen voor de omgang met stakeholders, met als doel het opbouwen en in standhouden van een duurzame relatie. De adviezen worden verwerkt in de communicatiestrategie van Flyland.

6. Onderzoeksthema's

6.1 THEMA MARIENE ECOLOGIE & MORFOLOGIE

Er zijn voor Mariene Ecologie & Morfologie twee stop-go momenten ingebouwd aan het einde van 2002. Het gaat hierbij ten eerste om de mogelijkheid van het opstellen van een integraal ecosysteemmodel en ten tweede om de mogelijkheid om de negatieve effecten tijdens de zandwinning sterk te reduceren. Om de ontwikkelingen m.b.t. deze twee aspecten te monitoren hebben in de afgelopen periode besprekingen plaatsgevonden tussen MARE en Flyland (met assistentie van het RIKZ). Er is in het onderzoek enige vertraging ontstaan. De projectleider heeft MARE er op gewezen dat de vertraging tijdig ingehaald moet worden omdat uitstel van de stop-go momenten door Flyland niet geaccepteerd zal worden.

De bijstelling van de doelstelling van Flyland heeft ook consequenties voor het thema Mariene Ecologie & Morfologie. Er is verkend wat de procedurele en inhoudelijke mogelijkheden zijn voor wijziging van het onderzoeksprogramma. Juridisch gezien zijn er geen beletsels om het contract te wijzigen. Inhoudelijk is het lastiger om te beoordelen in hoeverre de afgesproken studies voldoen aan de gewijzigde vraag en zo ja, of het studieprogramma d.m.v. een contractwijziging relatief eenvoudig kan worden aangepast. Hierover zal in oktober een beslissing genomen moeten worden.

6.2 THEMA VOGELS & Vliegveiligheid

Half juli lag het contract van de studie naar Vogels en Vliegveiligheid ter ondertekening klaar. Door de wisseling van het Kabinet rondom die tijd heeft de DG besloten de ondertekening aan te houden tot een tijdstip waarop meer duidelijkheid zou zijn over de koers van de nieuwe bewindspersoon. De verwachting is dat de overeenkomst in oktober alsnog getekend kan worden.

Voor het meten van vogeldichtheden voor de kust heeft het uitstellen van het onderzoek waarschijnlijk wel negatieve financiële gevolgen. Wat dit deel van het onderzoek betreft, kon in het kader van onderzoeken

betreffende het windmolenpark namelijk samengewerkt worden met het RIKZ. Het uitstel kwam het RIKZ slecht uit. Het instituut heeft het onderzoek nu Europees aanbesteed. Dit betekent dat, afhankelijk van de aannemende partij, de bijdrage van het RIKZ aan Flyland voor de metingen vanaf Meetpost Noordzee kan komen te vervallen.

6.3 THEMA BEREIKBAARHEID

In het Plan van Aanpak Bereikbaarheid is een voorstudie opgenomen naar het nut en de noodzaak van een wegverbinding naar het luchthaveneiland. Na een selectie uit drie offertes is de voorstudie aanbesteed aan een consortium van Arcadis Infra BV (hoofdaannemer), Rand Europe, SEO en TU Delft. Het onderzoek begint in oktober 2002 en wordt afgerond in januari 2003. Het onderzoek wordt begeleid door een commissie samengesteld uit medewerkers van Flyland, de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer en de Luchthaven Schiphol.

De Europese aanbestedingsprocedure van onderzoeksfase 1 Bereikbaarheid start naar het zich laat aanzien eind oktober 2002. In de Leidraad die voor de Europese aanbesteding van dit onderzoek is opgesteld, zijn de resultaten van de wetenschappelijke reviews die op het Plan van Aanpak zijn uitgevoerd, verwerkt. Het daadwerkelijk onderzoek start in maart 2003, na afronding van de voorstudie en direct in aansluiting op de afronding van fase 1 van de studie Scope Luchthaveneiland.

Onder meer ten behoeve een optimale input in het bereikbaarheidsonderzoek van Flyland is bij de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer een kenniscgroep Luchtvaart opgericht. Ook met Connex zijn werksafspraken gemaakt om tot kennisuitwisseling te komen.

6.4 THEMA RUIMTELIJKE ORDENING

In het kader van een afstudeeropdracht is door een student planologie van de Universiteit Utrecht een studie uitgevoerd naar de mogelijke veranderingen die zich voordoen binnen de landzijdige ruimtelijke ordening na realisatie van een luchthaveneiland in de Noordzee. Het gaat in deze studie om de identificatie van relevante onzekerheden en om een inventarisatie van velden waarop een ruimtelijk effect te verwachten is. De afstudeerscriptie is in september onder de titel "Vliegen Verplaatst" afgerond en mede op basis van een beoordeling door Flyland bekroond met een 8.

Ten behoeve van een op te stellen concept Plan van Aanpak zijn gesprekken gevoerd met een aantal stakeholders, waaronder de provincies Noord- en Zuid-Holland en met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Met de provincies Noord- en Zuid-Holland zijn ambtelijk afspraken gemaakt over het meedenken en meedoen (input leveren) in het onderzoek. Met het NIROV en Habiforum zijn afspraken gemaakt over het benutten van hun kennisnetwerken ten behoeve van Flyland.

Naar verwachting is in november 2002 het concept Plan van Aanpak Ruimtelijke Ordening gereed en kan dat begin 2003 in een interactieve workshop met maatschappelijk belanghebbenden besproken worden.

6.5 THEMA OPERATIONELE INTEGRITEIT

6.5.1 WINDSCHERMONDERZOEK

Medio september heeft de Review Board het eindrapport besproken. De Review Board is van mening dat het NLR-onderzoek van hoge kwaliteit is en concludeert dat het onderzoek weliswaar aantoont dat de dwarswind gereduceerd wordt, maar omdat de onderzochte windschermconfiguratie te veel ongewenste turbulentie en windschering veroorzaakt, dwarswind-operaties onveiliger worden. De doelstelling van windschermen (veilige dwarswind-operaties door de reductie van dwarswind) is daarmee niet gehaald. Gezien de onderzoeksresultaten, de conclusies van de Review Board en de doelstelling van Flyland, zal het programmabureau geen vervolgonderzoek op dit terrein laten uitvoeren.

6.5.2 OVERIGE ASPECTEN

De conceptversie van het Plan van Aanpak voor het thema Operationele Integriteit is gereed. In november zal het Plan ter goedkeuring voorgelegd worden aan het OGB. In het concept PvA wordt het thema gesplitst in de aspecten Veiligheid (o.a. vliegveiligheid, rampenbestrijding en beveiliging), Klimaat (o.a. windklimaat), Capaciteit (baan- en luchtruim-capaciteit) en Arbeidsomstandigheden (klimaatinvloeden en reistijd woon-werkverkeer).

6.6 THEMA JURIDISCHE ASPECTEN

Op basis van het werkplan is door de Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ) van het Ministerie van V&W besloten dat de afdeling Luchtvaart de inzet van de juristen zal coördineren. Het betreft juristen uit de geledingen water, milieu, Europese zaken en luchtvaart. Het werkplan wordt door HDJZ nader uitgewerkt en operationeel gemaakt. Daarbij zal ook gekeken worden hoe Flyland als onderwerp binnen de bestaande werkzaamheden van HDJZ de nodige aandacht kan krijgen.

6.7 STUDIE SCOPE LUCHTHAVENEILAND

Eind augustus hebben deskundigen en belanghebbenden zich uitgesproken over het concept Plan van Aanpak (PvA) voor deze studie. De algemene reactie is dat het plan goed, gestructureerd en volledig is. De steun voor het plan is gekregen. Daarnaast zijn door aanwezigen een aantal opmerkingen geplaatst en suggesties gedaan, waaronder: niet te gedetailleerd te werk gaan, nut en noodzaak van betreffende studie helder hebben, gebruik en verifieer bestaande onderzoeken, financieel-economische analyses niet aan het einde van het programma uitvoeren maar parallel laten lopen aan de andere onderzoeken, focus op de relatie met andere thema's en de integratie.

Daarnaast hebben de deelnemers ideeën aangedragen voor de uitwerking van fase 1 van de studie en is hun mate van betrokkenheid bij de studie geïnventariseerd. Het verslag van de bijeenkomst is begin oktober gereed.

7. Begroting

Het VenW-deel van de financiering van het onderzoeksprogramma Flyland is bij de behandeling van de derde voortgangsrapportage meerjarig geregeld. De staatssecretaris zal binnenkort contact opnemen met de minister van VROM over medefinanciering van het onderzoeksprogramma. De verdeling binnen de begroting voor de komende jaren zal door de koersbijstelling en een te wijzigen onderzoeksprogramma mogelijk worden aangepast.

De uitgaven voor dit jaar liggen door de financieringsproblematiek en de koersbijstelling achter op de oorspronkelijke planning.

| omschrijving | begroting Flyland 2002 | | overloop uit 2001 | | | real gastesland per 30-9-02 | | | prognose rest 2002 | | | verwachting totaal 2002 |
|--------------|------------------------|-----------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| | begroting januari 2002 | mandaat | verplichtingen voor 2002 | overloop naar 2003 en later | kasuitgaven t/m datum print | verplichtingen t/m datum print | kasuitgaven 2002 t/m | geplande overloop naar 2003 en later | verplichtingen | ATG prognose kasuitgaven rest 2002 | geplande overloop naar 2003 en later | afdeelaar prognose kasuitgaven |
| personeel | 512 871 | 485 000 | 0 | 0 | 0 | 89 084 | 89 084 | 0 | 182 564 | 182 564 | 0 | 112 828 |
| Inhuur | 125 697 | 180 000 | 65 455 | 0 | 7 194 | 109 383 | 64 118 | 31 113 | 51 541 | 20 000 | 31 541 | 139 272 |
| materieel | 370 187 | 450 000 | 80 187 | 11 626 | 59 965 | 311 357 | 60 376 | 52 205 | 49 159 | 25 000 | 24 159 | 352 712 |
| onderzoek | 3 331 201 | 3 244 938 | 0 136 458 | 4 291 380 | 1 430 063 | 118 782 | 1.749 | 67 830 | 3 108 626 | 145 000 | 2 661 826 | 2 041 010 |
| | 4 339 956 | 4 339 938 | 0 282 101 | 4 303 006 | 1 497 222 | 698 585 | 201 327 | 151 148 | 3 360 690 | 372 564 | 3 017 326 | 2 646 622 |

Het mandaatbedrag voor het jaar 2002 is in de 3^{de} voortgangsrapportage van DG Luchtvaart aan de SG bijgesteld naar € 2.645.000.

8. Vooruitblik

In het laatste kwartaal van 2002 zal naar verwachting de koersbijstelling geëffectueerd worden. Dit betekent ook dat nadere contacten met de mogelijk nieuwe opdrachtgevers van de provincies Noord- en Zuid-Holland gelegd zullen worden. Er zal een nieuw Projectplan Flyland met geherformuleerde onderzoeksvragen geschreven worden.

De studie Vogels & Vliegveiligheid wordt waarschijnlijk in de komende periode gegund. De voorstudie Bereikbaarheid wordt naar het zich laat aanzien in het laatste kwartaal uitgevoerd. De Europese aanbestedingsprocedure voor de volledige studie start naar verwachting eind oktober 2002. De scopestudie luchthaveneiland zal volgens planning in het laatste kwartaal van 2003 aanbesteed worden.

De concept Plannen van Aanpak voor het thema Operationele Integriteit en voor het Monitoringsprogramma zullen in november voorgelegd worden aan het OGB. Het concept Plan van Aanpak voor het thema Ruimtelijke Ordening wordt dit kwartaal afgerond.

Het Onderzoeksprogramma 2003 zal verder uitgewerkt worden, rekening houdend met de gevolgen van de koersbijstelling zoals deze beschreven zijn in het Projectplan Flyland.

9. Conclusies

De afgelopen periode was een periode van reflectie en het opnieuw uitzetten van de koers. Daarnaast bleef, door omstandigheden gedwongen, het accent liggen op voorbereidende activiteiten. Het is de verwachting dat in het laatste kwartaal van 2002 diverse onderzoeken zullen starten.

10.2.e.

7 oktober 2002

MANAGEMENTLETTER 4-2002

Voorwoord

In december bleek dat het voortbestaan van Flyland onzeker is omdat VROM definitief heeft laten weten niet mee te betalen aan het onderzoeksprogramma en Schiphol de eerder vastgestelde uitgangspunten opnieuw ter discussie stelde en de bijdrage opschortte. Dit betekent dat ten minste 30% van het onderzoeksgeld wegvalt en dat de eindgebruiker vraagtekens zet bij de noodzaak van het programma in zijn huidige vorm.

Daarmee is een deel van deze managementletter, die rapporteert over het laatste kwartaal van 2002, achterhaald door de ontwikkelingen sinds 2 januari 2003. Dat geldt in het bijzonder voor hoofdstuk 7, de begroting.

1. Inleiding

De werkzaamheden in het vierde kwartaal stonden, naast de behandeling van lopende zaken, in het teken van de uitwerking en de implementatie van de koersbijstelling van Flyland. Deze koersbijstelling is onder andere in het *Projectplan Flyland* verwerkt. Het Opdrachtgeversberaad heeft dit plan in november goedgekeurd.

2. Personeel

2.1

Buiten vertoef

3. Opdrachtgever

In het afgelopen kwartaal heeft Flyland een nieuwe dagelijks opdrachtgever gekregen.

Dr ir R.J. Dortland vertrok en werd opgevolgd door drs J.A.J.M. Kneepkens. In de korte periode tussen het vertrek van Dortland en de opvolging door Kneepkens heeft

gefungeerd als 10.2.e.

Het Opdrachtgeversberaad (OGB) heeft in het vierde kwartaal één maal vergaderd, op 15 november. 10.2.e. s de heer 10.2.e. opgevolgd namens het ministerie van VROM.

Het OGB heeft ingestemd met de volgende stukken:

- concept Plan van Aanpak Operationele Integriteit
- concept Plan van Aanpak Monitoringsprogramma
- concept Plan van Aanpak Ruimtelijke Ordening
- Projectplan Flyland

Het oorspronkelijk voor 12 december geplande OGB heeft geen doorgang gevonden.

4. Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO)

Op verzoek heeft de RMNO aan het OGB een reactie doen toekomen op de notitie *Koersbijstelling Flyland*. De RMNO geeft aan dat zij zich in grote lijnen kan vinden in de koersbijstelling en steunt het voorstel om ook kansen & risico's bij het onderzoeksprogramma te betrekken. De kanttekeningen en adviezen van de RMNO worden, voor zover al niet onderdeel uitmakend van Flyland's werkwijze, zoveel mogelijk overgenomen.

De RMNO was in november vertegenwoordigd bij het werkbezoek van de staatssecretaris aan Flyland.

5. Activiteiten programmabureau

5.1 KOERSBIJSTELLING

De koersbijstelling betreft de reikwijdte (niet alleen negatieve effecten in kaart brengen, maar ook de gunstige mogelijkheden onderzoeken) en de accenten (onzekerheden accepteren in plaats van proberen te reduceren) van het onderzoeksprogramma. In het kader van de uitwerking van de koersbijstelling heeft het programmabureau het hoofddoel en de afgeleide doelstellingen geherformuleerd.

Het hoofddoel luidt nu:

Zorgdragen voor het beschikbaar komen van dusdanige informatie dat het na afronding van het onderzoeksprogramma mogelijk is een integrale afweging te maken over de haalbaarheid en wenselijkheid van een luchthaven in de Noordzee ter vervanging van Schiphol.

In grote lijnen komt het er op neer dat de volgorde van de oorspronkelijke doelstellingen is omgedraaid. Deze zijn nu:

1. Onderzoeken wat de (maatschappelijke) baten & lasten van de aanleg en het gebruik van een luchthaveneiland in de Noordzee (ter vervanging van het huidige Schiphol) zijn.
2. Onderzoeken welke kansen & risico's een dergelijke ingreep biedt.
3. Onderzoeken welke onzekerheden blijven bestaan.

In lijn met het hoofddoel en de afgeleide doelstellingen is ook het *mission-statement* aangepast. Dat luidt nu:

Een luchthaveneiland in de Noordzee, kans of risico? Flyland zoekt het uit!

5.2 PROJECTPLAN EN ONDERZOEKSPROGRAMMA 2003

De koersbijstelling is uitgewerkt in het zogenaamde *Projectplan Flyland*, een aanpassing en samenvoeging van het oorspronkelijke *Programma van Eisen Flyland*¹ en het *Plan van Aanpak Oprichting Bureau Flyland*². In het Projectplan zijn de onderzoeksvragen geherformuleerd en zijn de (organisatorische) consequenties van de koersbijstelling beschreven.

De koersbijstelling heeft ook haar vertaling gekregen in het *Onderzoeksprogramma 2003*. Dit document was geagendeerd voor de afgelaste OGB-vergadering van december jl.

In het Projectplan en het Onderzoeksprogramma is beschreven dat de koersbijstelling vooral gevolgen heeft voor het nog niet gestarte thema Financieel-economische Aspecten. Dit thema zou zich oorspronkelijk richten op een analyse van de financieel-economische lasten & baten. In het kader van de koersbijstelling zal ook aandacht besteed worden aan de kansen & risico's van de verplaatsing van Schiphol naar een eiland in de Noordzee. Om recht te doen aan de grotere reikwijdte van dit thema is de naam gewijzigd in *Financiële, Economische & Maatschappelijke Aspecten*.

¹ *Flyland, Onderzoeksprogramma Luchthaven in Zee*, mei 2000. Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DG Rijksluchtvaartdienst, Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven.

² *Plan van Aanpak Oprichting Bureau Flyland*, september 2002. Ministerie van Verkeer & Waterstaat, ONL/RIKZ/AVV/RWS Kennis.

5.3 WERKBEZOEK STAATSSECRETARIS

Op 20 november jl. bracht (demissionair) staatssecretaris M.H. Schultz van Haegen een werkbezoek aan Flyland. Naast een overzicht van het onderzoeksprogramma presenteerden vier projectleiders de stand van zaken betreffende de onderzoeksthema's aan de hand van de onderwerpen Ruimte, Veiligheid, Milieu en Economie. De heer^{102*}, 10.2.e. van de RMNO, gaf een korte toelichting op de adviserende en ondersteunende rol van zijn organisatie. Voorts werd onder andere gesproken over de wijze waarop de koersbijstelling van Flyland wordt gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Tenslotte sprak de staatssecretaris de wens uit periodiek op de hoogte te worden gehouden van de voortgang van Flyland. In dit verband ontvangt de staatssecretaris voortaan een exemplaar van de managementletter.

5.4 KENNISMANAGEMENT

Voor innovatieve producten en oplossingen, nieuwe visies en beleidsontwikkelingen die van belang zijn voor het onderzoeksprogramma, maar waar het programmabureau geen onderzoek naar laat verrichten, is een monitoringsprogramma opgesteld. Het programma beschrijft hoe dergelijke innovaties geïdentificeerd, geregistreerd en geduid worden. Het concept Plan van Aanpak Monitoringsprogramma is door het OGB goedgekeurd.

Het programmabureau heeft besloten externe deskundigheid in te huren voor het laten ontwikkelen van een integraal beoordelingskader als eindproduct van Flyland. In dit verband zijn enkele oriënterende gesprekken gevoerd.

In november was Flyland medeorganisator van een interactieve workshop over Joint Fact Finding voor projectleiders bij het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Deze methode voor kennisontwikkeling staat in de belangstelling van veel beleidsmakers. Aan de workshop deden circa 25 mensen mee. In de korte tijd van haar bestaan blijkt het programmabureau relatief veel ervaring te hebben opgedaan met het toepassen van deze innovatieve methode.

5.5 COMMUNICATIE

Sinds het aantreden van een communicatieadviseur is een start gemaakt met de ontwikkeling van een communicatiestrategie en de vervaardiging van een actieplan gericht op de stakeholders. Naar verwachting zullen beide omstreeks maart 2003 gereed zijn.

In november maakten het Algemeen Dagblad (9-11-2002) en het Nieuwsblad Transport (13-11-2002) melding van het feit dat de staatssecretaris heeft besloten het onderzoeksprogramma uit te breiden. In de berichtgeving lag de nadruk op de mogelijkheden die het vrijkomen van het Schiphol-areaal biedt.

De Staatscourant (5-11-2002) drukte een interview met de programmamanager af, waarin een overzicht werd gegeven van het onderzoeksprogramma.

6. Onderzoeksthema's

6.1 THEMA MARIENE ECOLOGIE & MORFOLOGIE

Op 19 en 20 november is er een interne workshop geweest voor de opdrachtnemers. Tijdens deze workshop heeft de projectleider een toelichting gegeven op de koersbijstelling van het onderzoeksprogramma.

In het vierde kwartaal van 2002 zijn conform afspraak in het plan van aanpak resultaten van de deel-onderzoeken in concept opgeleverd of is de voortgang gerapporteerd. Wat de aspecten integraal ecosysteemmodel en zandwinningseffecten betreft, waren aan het einde van 2002 twee 'stop/go' momenten ingebouwd. Het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) zal Flyland hierover in januari 2003 informeren.

Het inceptierapport, op basis waarvan Flyland een beslissing tot eventuele bijsturing van het onderzoeksprogramma kan nemen, zou volgens het contract 31 december 2002 moeten zijn opgeleverd. De opdrachtnemer heeft hiervoor schriftelijk uitstel gevraagd tot 31 januari 2003. Ervan uitgaande dat het inceptierapport van voldoende kwaliteit is om een besluit te nemen, wordt medio februari een besluit genomen over de inhoud van de volgende fase van het onderzoek. Het lopende onderzoek van de MARE-combinatie is derhalve per 1 januari 2003 stilgezet. Een uitzondering wordt gemaakt voor onderdelen die in ieder geval moeten gebeuren en dus los staan van de 'stop/go' beslissing. Op basis van een goed onderbouwd voorstel van de opdrachtnemer, zal Flyland bepalen wat nog wel kan doorlopen.

De projectleider heeft zorgen over de coördinatie van de deelonderzoeken. In dit verband zijn nog strakkere afspraken gemaakt met DHV (de coördinerende partij). Het onderzoek naar vogels en zeezoogdieren uitgevoerd door de combinatie Waardenburg en Alkyon verloopt volgens planning.

6.2 THEMA VOGELS & Vliegveiligheid

In verband met de vertraging die in voorjaar 2002 is opgelopen rond de kabinetswisseling, is in het afgelopen kwartaal onderhandeld over een bijgestelde planning en aangepaste offerte. Een subsidie van het RIKZ (in verband met hun taak ten aanzien van windmolenparken) lijkt nog steeds mogelijk.

6.3 THEMA BEREIKBAARHEID

In het Plan van Aanpak Bereikbaarheid is een voorstudie opgenomen naar het nut en de noodzaak van een wegverbinding naar het luchthaveneiland. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een consortium van Arcadis Infra BV (hoofdaannemer), Rand Europe, SEO en TU Delft. De onderdelen literatuuronderzoek en interviews van deze voorstudie zijn ondertussen afgerond. In december zijn in een expertworkshop de beslisfactoren van een wegontsluiting, danwel weg- en railontsluiting verkend. De voorstudie zal uiterlijk medio februari 2003 zijn afgerond. Het onderzoek wordt begeleid door een commissie die is samengesteld uit medewerkers van Flyland, de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer en de Luchthaven Schiphol.

De Europese aanbestedingsprocedure van onderzoeksfase 1 van het thema Bereikbaarheid is in oktober 2002 gestart.

Tien (combinaties van) partijen uit binnen- en buitenland hebben zich ingeschreven. Binnen Nederland hebben alle grote adviesbureaus die deskundig zijn op het thema zich ingeschreven. Daarnaast zijn er inschrijvingen van partijen uit Duitsland, Engeland en Denemarken. De selectie van inschrijvingen zal eind januari plaatshebben.

6.4 THEMA RUIMTELIJKE ORDENING

In december 2002 is in een schriftelijke ronde het concept Plan van Aanpak Ruimtelijke Ordening voorgelegd aan het OGB en de RMNO. Drie reacties, alle uit het OGB, (VROM, V&W/DGP en Schiphol) zijn hierop binngekomen. De reacties zijn verwerkt in het concept Plan van Aanpak. De oorspronkelijk geplande workshop van 28 januari met de stakeholders is wegens de onzekere financiële situatie afgezegd.

6.5 THEMA OPERATIONELE INTEGRITEIT

Het concept Plan van Aanpak is in november door het OGB goedgekeurd.

6.6 THEMA JURIDISCHE ASPECTEN

Conform de gemaakte afspraken is de Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ) van het Ministerie van V&W per 1 december begonnen met het uitvoeren van de activiteiten zoals beschreven in het werkplan voor dit thema.

6.7 STUDIE SCOPE LUCHTHAVENEILAND

Fase 1 uit het Plan van Aanpak van deze studie is verder uitgewerkt en geconcretiseerd onder andere op basis van reacties en suggesties van de stakeholders. Een en ander dient als basis voor de aanbesteding van het onderzoek voor fase 1. Fase 1 is gericht op het verkennen van de grenzen van een levensvatbare luchthaven gericht op de aspecten "Strategie Luchthaveneiland" (onder andere luchthavenconcepten, innovaties, business drivers), "Luchthavenscenario's" en "Catchment area".

Vier bureaus zijn in november benaderd om een offerte uit te brengen. Vervolgens hebben 3 combinaties van bureaus begin december een offerte uitgebracht. Flyland heeft deze offertes inmiddels beoordeeld. Aanvankelijk was de start van het onderzoek gepland voor het einde van 2002. Gezien de onzekerheden omtrent het beschikbare budget is de aanbesteding opgeschort.

6.8 THEMA MILIEUASPECTEN

De start van dit thema staat gepland in het eerste kwartaal van 2003.

6.9 THEMA FINANCIËLE, ECONOMISCHE & MAATSCHAPPELIJKE ASPECTEN

De start van dit thema staat gepland in het eerste kwartaal van 2003.

7. Begroting

Tabel 1 geeft een overzicht van de personele inzet. Eind 2002 bedroeg het aantal functie-eenheden (fte's) 7,45. In 2003 worden daar nog een projectleider en een (parttime) secretaresse aan toegevoegd. Voor 2003 zijn 9 fte's gepland; eerder waren 10,3 fte's begroot. Het verschil komt doordat in een aantal gevallen één projectleider meer dan één thema coördineert. Deze besparing in personele kosten komt ten goede aan het onderzoeksbudget.

De feitelijke personeelskosten van Flyland zijn hoger, de salariskosten van de projectmanager en de projectsecretaresse worden betaald uit het personeelsbudget van DGL. Een deel van de salariskosten is nog niet door de detacherende diensten gedeclareerd.

Tabel 2 geeft een overzicht van de begroting voor Flyland. De onderzoeksgelden zijn door een besparing op personeelskosten, bureaunkosten en een bijstelling van de geplande inhuur /advieskosten, €315.203 hoger dan vorig jaar gepland.

Tabel 3 geeft de begroting voor het onderzoeksdeel van het Flyland programma. Hierin is opgenomen de feitelijke realisatie en de geactualiseerde planning van de uitgaven. Het budget voor onderzoek laat een feitelijke onderbesteding in 2002 zien, als gevolg van uitstel van het aangaan van verplichtingen in verband met de kabinetswisseling en de financiële situatie van Flyland. Dit wordt voor een deel in 2003 ingelopen. In het onderzoeksprogramma 2003 is voorgesteld om in totaal € 675.000 om te buigen. Dit bedrag zou kunnen komen uit het thema Mariene Ecologie & Morfologie (€ 200.000), het opheffen van de reserve voor het zelfde thema (€160.000) en de toename van het budget door de eerder genoemde besparingen (€ 315.203). Van het totaal is € 360.000 toegevoegd aan het thema Financiële, Economische & Maatschappelijke Aspecten en de rest is in de reserve gestopt. Uit de reserve wordt het monitoringsprogramma betaald (circa € 50.000).

Tabel 1. Personele Inzet Flyland 2003 – 2006

| personele kosten | 2002 | 2003 | 2003 nieuw | 2004 | 2005 | 2006 | totaal |
|---|---------|---------|------------|---------|---------|---------|-----------|
| programmamanager | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,2 | |
| projectleider ecologie en morfologie | 0,8 | 0,8 | 0,6 | 0,8 | 0,4 | | |
| projectleider vogels en vliesveiligheid | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,5 | | |
| projectleider operationele Integriteit | 0,6 | 0,8 | 0,2 | 0,2 | 0,5 | | |
| projectleider bereikbaarheid | 0,75 | 1 | 0,5 | 0,5 | 0,25 | | |
| projectleider scope eiland | 0,6 | 0 | 0,6 | 0 | 0 | | |
| projectleider ruimtelijke ordening | | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | |
| projectleider milieu-effecten | | 0,8 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | | |
| projectleider juridische aspecten | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | | |
| projectleider f-e-m aspecten | | 0,8 | 1 | 1 | 1 | 0,25 | |
| projectleider kennismanagement | 0,8 | 0,5 | 0,8 | 1 | 0,5 | 0,25 | |
| medewerker kennismanagement | | 0,5 | 0 | 0 | 0 | 0,25 | |
| communicatie medewerker | 0,1 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,5 | |
| projectcontroller | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| officemanager | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0,5 | |
| secretaariaat | 0,5 | 0,5 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | | |
| aantal fte's | 7,45 | 10,35 | 9 | 8,8 | 7,75 | 2,45 | |
| kosten per fte | 65.753 | 67.976 | 67.976 | 70.200 | 72.423 | 74.847 | |
| kosten personeel programmabureau | 489.858 | 703.554 | 611.788 | 603.718 | 561.281 | 182.885 | 2.808.015 |

Tabel 2. Begroting programmabureau Flyland

| Begroting programmabureau Flyland | 2001 feitelijk | 2002 feitelijk | 2003 nieuw | 2004 nieuw | 2005 nieuw | 2006 | totaal |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| huisvesting | 175.838 | 188.279 | 200.524 | 200.807 | 196.680 | 73.711 | 1.035.840 |
| bureaunkosten (incl communicatie) | 115.923 | 136.568 | 213.279 | 247.310 | 247.310 | 158.823 | 1.119.213 |
| personeelskosten | 393.817 | 208.743 | 611.786 | 603.718 | 561.281 | 182.885 | 2.562.230 |
| Inhuur / advies (incl RMNO) | 7.077 | 76.539 | 125.925 | 129.005 | 132.085 | 96.390 | 567.020 |
| onderzoek | 2.441.697 | 1.745.877 | 6.087.861 | 4.592.558 | 2.264.448 | 272.268 | 17.404.709 |
| totaal | 3.134.352 | 2.356.006 | 7.239.375 | 5.773.398 | 3.401.804 | 784.077 | 22.689.011 |

Tabel 3. Begroting onderzoek Flyland 2003 – 2006

| onderzoek | 2001 feitelijk | 2002 feitelijk | 2003 nieuw | 2004 nieuw | 2005 nieuw | 2006 | totaal |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| mariene ecologie en morfologie | 2.441.697 | 1.558.883 | 2.491.416 | 1.038.415 | 0 | 0 | 7.530.411 |
| overig ecologie en morfologie | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| vogels en vliegveiligheid | | 21.228 | 1.238.635 | 698.525 | 204.387 | 22.689 | 2.185.463 |
| operationele integriteit | | 165.787 | 250.000 | 272.268 | 226.890 | 22.689 | 937.614 |
| bereikbaarheid | | 0 | 450.000 | 579.072 | 226.890 | 22.689 | 1.278.651 |
| ruimtelijke ordening | | 0 | 450.000 | 639.072 | 589.914 | 136.134 | 1.816.121 |
| milieu-effecten | | 0 | 250.000 | 407.981 | 340.335 | 22.689 | 1.021.005 |
| juridische aspecten | | 0 | 30.000 | 30.000 | 22.689 | 22.689 | 105.378 |
| sociaal-economische aspecten | | 0 | 279.667 | 377.224 | 407.312 | 22.689 | 1.086.892 |
| scopestudie | | | 350.000 | 300.000 | | | 650.000 |
| reserve nieuwe onderzoeksthema's | | 0 | 298.143 | 250.000 | 246.030 | | 794.173 |
| totaal onderzoek gepland | 2.441.697 | 1.745.877 | 6.087.861 | 4.592.558 | 2.264.448 | 272.268 | 17.404.709 |

Zoals al in het voorwoord gemeld, staat de financiering van het onderzoeksprogramma onder druk. In verband hiermee is de begroting voor de jaren 2003 – 2006 nog niet door het OGB goedgekeurd.

8. Vooruitblik

In het Opdrachtgeversberaad van 13 januari 2003 is met betrekking tot de voortgang van het onderzoeksprogramma het volgende gesteld: "In opdracht van de opdrachtgevers zal het onderzoeksprogramma Flyland in samenwerking met de opdrachtgevers als gevolg van de ontwikkelingen in de luchtvaart (beperkte wereldwijde groei) en als gevolg van Rijksbrede financiële problematiek zich heroriënteren op de onderzoeksvragen. Op afzienbare termijn zal hierover nadere politieke besluitvorming volgen."

Op korte termijn dient duidelijk te worden of Flyland in haar huidige (bijgestelde) vorm kan blijven bestaan. Het onderzoeksprogramma is op een weloverwogen manier tot stand gekomen en "in de markt gezet". Mede als gevolg van deze bijzondere werkwijze is zowel nationaal als internationaal een solide netwerk tot stand gebracht.

Aan de staatssecretaris worden binnenkort enkele opties voorgelegd over het al dan niet voortbestaan van Flyland. Het programmabureau is het meest gebaat met een heldere beslissing, zowel ten behoeve van de werknemers als voor de stakeholders met wie Flyland een vertrouwensrelatie heeft opgebouwd.

Consequenties voor de thema's:

Het opschorten van de werkzaamheden van Flyland heeft, behalve voor het personeel, ook gevolgen voor de thema's.

Thema Mariene Ecologie & Morfologie: Het onderzoek voor dit thema is het meest vergevorderd. Dit onderzoek loopt feitelijk nog door. Het onderzoek stilleggen zou betekenen dat er een aanzienlijke hoeveelheid geld voor niets is uitgegeven. Het uitblijven van resultaten heeft ook consequenties voor andere onderdelen van het Ministerie. De motivatie bij de opdrachtnemers is aanzienlijk gedaald, gezien de verwachting dat dit thema binnenkort ook kan worden stopgezet.

Thema Vogels & Vliegveiligheid: De onderhandelingen over de overeenkomst kunnen niet afgerond worden.

Thema Bereikbaarheid: de geselecteerde partijen uit de Europese voorinschrijving zullen vooralsnog niet worden uitgenodigd om offerte uit te brengen.

Thema Ruimtelijke Ordening: De interactieve workshop rond het concept Plan van Aanpak van 28 januari is afgelast.

Thema Operationele Integriteit: Nadere detaillering van het Plan van Aanpak is gestaakt.

Studie Scope Luchthaveneiland: De aanbesteding van het onderzoek is opgeschort.

9. Conclusies

Het afgelopen kwartaal begon goed. De problemen rond de financiering van het onderzoeksprogramma leken opgelost. Met het aantrekken van 2 nieuwe medewerkers konden zaken die in het verleden wel eens bleven liggen sneller worden opgepakt. Verder was er veel activiteit rond de thema's (lopend onderzoek, aanbestedingsprocedures gestart, concept Plannen van Aanpak gereed).

Tenslotte was het werkbezoek van de staatssecretaris inspirerend.

De nieuwe problemen rond de financiering zijn bij de medewerkers van Flyland hard aangekomen. Mede gezien de zorgvuldig opgebouwde relaties met de stakeholders en de (potentiële) opdrachtgevers, dient er op korte termijn duidelijkheid te komen over het voortbestaan van Flyland.

10 2 e

10.2.e.

januari 2003

Aan: deelnemers Opdrachtgeversberaad

Agendapunt 6
OGB 3 september 2002

Datum
26 augustus 2002
Contactpersoon
10.2.e.

* KOPIE PL's

"Ligt Flyland op Koers? RMNO-advies Flyland 2002"

1. Inleiding

"De RMNO zorgt voor gezaghebbende, onafhankelijke borging van onderzoeksprogramma Flyland in zijn totaliteit. De Raad kan zowel rechtstreeks aan het programmabureau als aan de opdrachtgever adviseren over de gewenste inhoud van het programma". Aldus luidt de officiële opdracht aan de Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek. In dit verband voert de RMNO jaarlijks een tussenevaluatie uit. In 2002 heeft deze evaluatie voor het eerst plaatsgevonden. De bevindingen zijn gepubliceerd in het boekje *Ligt Flyland op Koers? RMNO-advies Flyland 2002*. De evaluatie is gebaseerd op regelmatig overleg met het programmabureau, een enquête onder stakeholders en een discussiemiddag.

De RMNO geeft drie soorten adviezen:

- Algemene bevindingen en aanbevelingen
- Grensoverschrijdende suggesties
- Inhoudelijke suggesties

2. Leeswijzer

Deze notitie bevat het commentaar op hoofdlijnen van het programmabureau op het boekje. De RMNO-adviezen worden daarbij ingedeeld in:

- Adviezen waar de opdrachtgevers zich over moeten uitspreken (vooral grensoverschrijdende en inhoudelijke suggesties). In deze categorie vallen 3 soorten adviezen:
 - adviezen waar het programmabureau achter staat en opgenomen zijn in het voorstel tot koersbijstelling
 - adviezen waar het programmabureau achter staat maar die buiten het bestek van Flyland vallen
 - adviezen waar het programmabureau te weinig rendement van verwacht.
- Adviezen die probleemloos ingepast kunnen worden (vooral algemene bevindingen en aanbevelingen)
- Adviezen die berusten op miscommunicatie

De notitie besluit met de conclusies van het programmabureau en een voorstel voor vervolgstappen.

3. Adviezen waar de opdrachtgevers zich over moeten uitspreken

Adviezen die voorgelegd moeten worden aan de opdrachtgevers en waar het programmabureau achter staat, zijn opgenomen in het voorstel tot koersbijstelling (Evaluatie Flyland programma dd. 23-8-2002). Het betreft de volgende suggesties:

- *Onderzoeken of we een vliegeiland in zee kunnen aanleggen, is niet nodig. Want dat kunnen we wel. Maar of we het met z'n allen willen en verantwoord vinden, is een ander verhaal.* (blz. 3) Door in het onderzoeksprogramma ook ruimte te scheppen voor de kansen die een luchthaveneiland biedt, wordt enigszins tegemoet gekomen aan de vraag naar een discussie over de wenselijkheid. Belangrijker is dat aldus een completer beeld ontstaat van de bouwstenen voor politieke besluitvorming.
- *Versterk de 'business case' door uitbreiding van de functies van een vliegeiland in zee,, aandacht voor nieuwe kansen voor de huidige Schipholregio en de gehele Randstad.* (blz. 14) Is opgenomen in het voorstel tot koersbijstelling.

- Zoek naar mogelijkheden van samenwerking met provinciale en gemeentelijke overheden, zowel financieel als met het oog op participatie in het onderzoek. (blz. 25) is opgenomen in het voorstel tot koersbijstelling.
- Risico's zijn er op tal van terreinen: financieel, operationeel, veiligheid, beveiliging, vervoer van en naar het vliegveld (bereikbaarheid), natuurrampen. Wij stellen voor dat het onderzoeksprogramma Flyland enkele risicoanalyses uitvoert, bij voorkeur ten aanzien van bovengenoemde punten. (blz. 23) In het voorstel tot koersbijstelling wordt hier meer nadruk op gelegd dan in het oorspronkelijke onderzoeksprogramma.

Adviezen die eveneens voorgelegd moeten worden aan de opdrachtgevers, maar waarvan het programmabureau vindt dat ze niet overgenomen moeten worden omdat ze buiten het bestek van Flyland vallen:

- Onderzoek ook andere oplossingen (concurrerende opties) voor de groei van het luchtverkeer en Schiphol. Dus niet alleen een vliegeiland. (blz. 15). Andere locaties zijn in het verleden onderzocht. Verder lijkt dit geen taak voor Flyland.
- Stel eerst een beleidskader op voor de Noordzee. Begin in Nederland, maar streef daarbij naar internationale afstemming. Een duurzaam gebruik van de Noordzee moet daarbij het uitgangspunt zijn. Een onderzoek naar de eventuele aanleg van een vliegeiland in de Noordzee zou ook rekening moeten houden met de mogelijkheden van internationale samenwerking. (blz. 15). Een suggestie die onderschreven wordt door het programmabureau, maar geen taak is voor Flyland.
- Een onderzoek naar de eventuele aanleg van een vliegeiland in de Noordzee zou ook gericht moeten zijn op internationale samenwerking. Niet ieder voor zich, maar samen! Een internationaal vliegeiland op een strategische plek zou een belangrijk intercontinentaal verkeersknooppunt kunnen worden. Bovendien bevordert internationale samenwerking de financiële haalbaarheid. In combinatie met multifunctionaliteit biedt dit kansen op een rendabel beheer. (blz. 26). Dit lijkt evenmin een taak voor Flyland. Dit is een politieke/beleidsmatige aangelegenheid. Het programmabureau heeft inmiddels wel veel contacten met internationale kennisinstituten gelegd. Het lijkt nuttig te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is samen met bijvoorbeeld de Engelse overheid (i.v.m. uitbreiding luchthavencapaciteit in het zuidoosten van Engeland) onderzoek te laten verrichten naar bijvoorbeeld luchtruimcapaciteit.
- Op basis van de vraagstellingen vanuit de milieu- en natuurbeschermingsorganisaties stellen wij voor binnen het thema Milieueffecten een analyse te maken van de omvang en klimaat effecten van emissies in relatie tot de groeiscenario's van de luchtvaart,..... (blz. 20) Aangezien dit voorstel geen relatie heeft met de locatie van de luchthaven (Schiphol of eiland in de Noordzee), stelt het programmabureau voor dit advies niet over te nemen.

Adviezen die eveneens voorgelegd moeten worden aan de opdrachtgevers, maar waarvan het programmabureau vindt dat ze niet overgenomen moeten worden omdat het rendement ervan te laag is:

- In het onderzoek naar de effecten op de visstand zitten diverse lacunes. Deze zijn aangegeven in het rapport over Fase 1 van het thema Mariene Ecologie en Morfologie. Aanvullend onderzoek is nodig. (blz. 20). In het voorstel tot koersbijstelling stelt het programmabureau nu juist voor niet oneindig te proberen dit soort onzekerheden te reduceren. De achterliggende gedachte is dat het hier gaat om een onderwerp waarbij ook nog na 5 jaar studie grote onzekerheden blijven bestaan.
- Met betrekking tot het effect van trillingen van vliegtuigmotoren op het zeewater (gevolgen voor zeedieren) adviseren wij om na te gaan of bestaand onderzoek hierover in het programma kan worden betrokken. Op dit gebied is onderzoek beschikbaar. (blz. 20). Dit advies leidt niet tot de reductie van relevante onzekerheden.

4. Adviezen die overgenomen kunnen worden / waar Flyland al mee bezig is

De volgende adviezen kunnen zondermeer overgenomen worden omdat ze reeds (al dan niet expliciet) opgenomen zijn in het onderzoeksprogramma of omdat het programmabureau daar al aandacht aan schenkt of van plan is dat te doen.

- Ga zorgvuldig om met suggesties en opmerkingen van alle stakeholders en geef in de diverse rapportages aan wat er met de maatschappelijke inbreng is gedaan. Licht het 'joint fact finding' proces toe. (blz. 13). Het programmabureau heeft hier altijd naar gestreefd. Blijkbaar is behoefte aan meer directe terugkoppeling. Dat zal ik de toekomst gebeuren.
- Probeer de optie van een vliegeiland in zee zo concreet mogelijk te maken en zinspel daarbij op de zo broodnodige toekomstvisie (blz. 14). Binnen diverse studies (onder andere Scopestudie, Bereikbaarheid en Ruimtelijk Ordening) zal aandacht zijn voor dit aspect.

- Een helder strategisch communicatiebeleid voor de omgang met de verschillende groepen stakeholders ontbreekt nog (blz. 24). Inmiddels is een stakeholdersanalyse uitgevoerd. Momenteel wordt gewerkt aan een communicatiestrategie, die op onder andere de stakeholdersanalyse gebaseerd is.
- Geef reeds in de beginfase aan hoe de diverse onderzoeksthema's zullen worden geïntegreerd. Werk aan diverse thema's, zoals bereikbaarheid, ruimtelijke ordening en infrastructuur zoveel mogelijk gelijktijdig met de nodige wisselwerking en integratie. Het is niet mogelijk deze thema's los van elkaar te zien (blz. 27) Het programmabureau is eveneens van mening dat deze thema's nauwe relaties met elkaar hebben. Er wordt gewerkt aan thema-specifieke beoordelingskaders en een overkoepelend beoordelingskader. Het overkoepelende beoordelingskader laat zien hoe alle onderzoeksresultaten geïntegreerd worden.
- Te weinig aandacht is er voor de financieel-economische aspecten, en met name de kosten-baten analyse van een vliegeiland (blz. 24). Dit thema start in 2003.

5. Adviezen die berusten op miscommunicatie

Voorbeelden van adviezen die op miscommunicatie berusten zijn:

- Welke randvoorwaarden hanteert Flyland en waarom? Expliciteer de impliciete aannames, zodat die later aan onderzoek onderworpen kunnen worden of bespreekbaar gemaakt kunnen worden. Hoe ontvankelijk is het onderzoeksprogramma voor nieuwe thema's en herziening van de prioritering? Wie geeft de prioriteiten aan? Wat doet Flyland met de maatschappelijke inbreng? Hoe breed en intensief zijn de maatschappelijke consultaties per thema, welk thema zal worden uitgewerkt volgens 'joint fact finding' en wat houdt dit precies in? (blz. 25) Blijkbaar moet het programmabureau over deze onderwerpen duidelijker communiceren.

6. Conclusies

Op veel punten blijkt er sprake te zijn van overeenstemming tussen de adviezen van de RMNO en de ervaringen en inzichten van Flyland. Over een aantal van deze adviezen moeten de opdrachtgevers zich uitspreken. Het betreft adviezen waar het programmabureau achter staat en die zijn opgenomen in de notitie over de koersbijstelling. De opdrachtgevers worden verzocht zich ook uit te spreken over de adviezen waarvan het programmabureau vindt dat ze buiten het bestek van Flyland vallen of waarvan te weinig rendement verwacht wordt. Voorts geeft de RMNO adviezen, die zondermeer overgenomen kunnen worden. Tenslotte geeft de RMNO adviezen, waaruit blijkt dat er soms sprake is van miscommunicatie (met de stakeholders en met de RMNO). Het programmabureau zal in de toekomst aan dit punt meer aandacht schenken.

7. Vervolgstappen

Voorafgaand aan het Opdrachtgeversberaad van 19 september 2002, zal het advies besproken worden met de RMNO. Voor die tijd, in het Opdrachtgeversberaad van 3 september, spreekt het OGB zicht uit over het voorstel tot koersbijstelling van het onderzoeksprogramma.

MISSIERAPPORT
WERKBEZOEK AZIË
mei 2002

Missie rapport

**Missie van Flyland naar Azië
21 mei – 31 mei 2002**

**Island or Flyland
Mission possible or not
Safe landing on waves**

| Inhoudsopgave | pag. |
|------------------------------------|-------------|
| Hoofdstuk 1: Inleiding | 2 |
| Hoofdstuk 2: Japan | 2 |
| 2a: Tokio | 2 |
| 2b: Nagoya | 3 |
| 2c: Osaka | 4 |
| Hoofdstuk 3: Hong Kong | 4 |
| Hoofdstuk 4: Conclusies | 6 |
| bijlage 1: dagprogramma missie | 7 |
| bijlage 2: lijst met vragen | 9 |
| l11.1 | 14 |
| bijlage 4: verzamelde literatuur | 17 |
| bijlage 5: contactpersonen in Azië | 19 |

Bij de aanleg van fase 2 wordt gebruik gemaakt van een slibscherm. Het slib dat als gevolg van het storten van vulmateriaal in het water komt, blijft door dit scherm binnen de perken. (Het scherm loopt 350 m. buiten het aan te leggen eiland en is vanaf de bodem 7 meter hoog).

De oevers zijn zodanig vormgegeven dat de omstandigheden voor het mariene leven toegenomen zijn. Er is in feite een nieuw habitat gecreëerd. Het effect hiervan op vogeldichtheden in de buurt van het eiland is niet beschouwd.

In het geval van een ramp zijn er vele schepen en helikopters beschikbaar in de nabije omgeving (in een straal van 9 km rondom de luchthaven), o.a. doordat er nabij twee grote kuststeden liggen (Osaka en Kobe). De luchthaven hoeft die dus niet allemaal zelf te hebben. Trainingen gebeuren gezamenlijk.

3. HONG KONG, 27 – 30 mei 2002

Environmental Protection Department

Het besluit tot de aanleg van een nieuwe luchthaven is een sterk politiek georiënteerde beslissing. Er was geld dat in Hong Kong moest achterblijven en er heerste een mineurstemming over de toekomst van Hong Kong na de overdracht op 1 juli 1997. Het antwoord: een megaproject zoals de nieuwe luchthaven Chek Lap Kok en 9 bijkomende infrastructurele projecten die Hong Kong en de andere eilanden beter ontsluiten.

Totaal US\$20 miljard, ongeveer evenveel als de eerder geraamde kosten van het eiland "Flyland" met evenveel bewoners/marktpotentieel.

Met de aanleg kwam het besef voor milieu, maar wetgeving ontbrak. Naar aanleiding van de aanleg werd wetgeving ontwikkeld, gestoeld op de Nederlandse situatie, al bestaat er geen onafhankelijke commissie. In 1998 verscheen een update waarin allerlei deelaspecten van het New Airport Masterplan (NAMP) samengevoegd zijn. Dit rapport beschrijft de gevolgen voor een breed scala aan onderwerpen zoals geluid, getij en waterkwaliteit, luchtkwaliteit, mariene ecologie, landecologie, afval, esthetica. Bij het maken van de EIA geloofde de bevolking de uitkomsten niet, waarna is afgesproken tijdens de bouw een monitoring-systeem in werking te zetten. De luchthavenautoriteiten hebben de verantwoordelijkheid voor het monitoren en een vijfjaarlijkse rapportage. Het eerste rapport verscheen in 1996 (Environmental Monitoring and Audit of the Airport Core Programme Project in Hong Kong, bijgevoegd in dossier). De stakeholders worden wel ingelicht maar niet geconsulteerd. De EPD beoordeelt de uitkomsten, maar deze zijn niet gekoppeld aan een vergunning voor de luchthaven als geheel. Wel zijn er (hinderwet-)vergunningen op deelaspecten zoals waterkwaliteit/waterzuivering, afval, etc. Het streven is dat de documenten en monitorgegevens direct op het web komen zodat niet alleen de EPD ambtenaren, maar ook '6 miljoen inspecteurs' (zijnde de inwoners) kunnen controleren of het wel goed gaat met de luchthaven.

Er is geen geluidsquotum. Geluidhinder wordt gemodelleerd, maar er zijn inmiddels ook 15 geluidsmeters geplaatst die gekoppeld zijn aan informatie over vluchtpaden en waarvan de gegevens via het web oproepbaar zijn.

In het begin waren er nieuwe klachten van de bewoners die voorheen geen last hadden van het geluid. Dat is inmiddels in de loop der jaren minder geworden, omdat, volgens de EPD, de mensen beter begrijpen wat er aan de hand is. In de oude situatie, met vliegtuigen lager over de stad komend, waren er momenten dat er 100 decibel lawaai gemaakt werd.

Kort vóór en na opening van de luchthaven was er scepsis ten aanzien van de levensvatbaarheid van de luchthaven. Nu, enkele jaren later, is men enthousiast. Men wil de luchthaven uitbreiden en verder ontwikkelen.

10.2.e.

10.2.e. is als vertegenwoordiger van de Hong Kong Pilot Association betrokken geweest bij de ontwikkeling van de nieuwe luchthaven. 10.2.e.

Een vliegveld met geschakelde parallelle ('staggered') landingsbanen is veel efficiënter in het gebruik (er zijn dan bijv. minder taxibanen nodig).

Chek Lap Kok heeft veel geïnvesteerd in rescue operations. Bij een incident in 1999 was de rescue zo snel ter plaatse, en ook de verdere afhandeling na het ongeluk was zo efficiënt, dat de investering in deze voorziening zich al voor de komende 50 jaar terugverdiend heeft.

De vogelproblematiek is beperkt in Hong Kong. De wouw is de meest voorkomende vogel. Het aantal aanvaringen ligt in de orde van 1 - 4 per 10.000 vluchtbewegingen.

Over de windshear op Chek Lap Kok is in een vroeg stadium onderzoek gedaan. Het advies was om zowel de vlagrigheid als gevolg van buien en als gevolg van het terrein te meten. Dit gebeurt operationeel.



TOEKOMSTIGE NEDERLANDSE LUCHTVAART INFRASTRUCTUUR (TNLI)

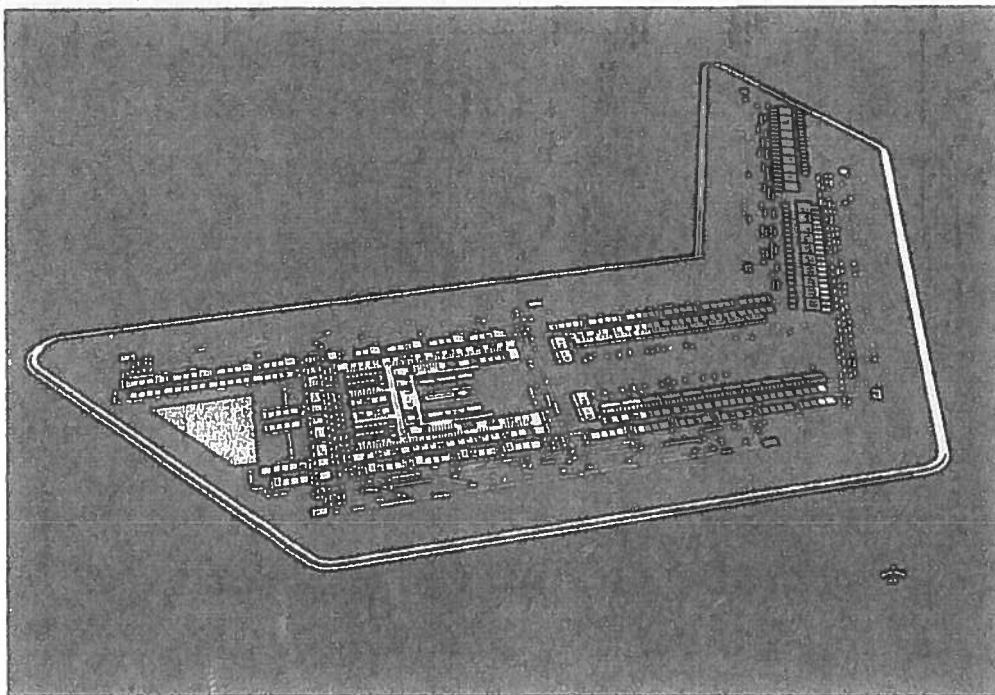
*Ontwerp,
Civiele Techniek en
Kosten*

*Samenvatting
Onderzoeksrapportage*



CONCEPT

Alle varianten zijn met zand opgespoten tot 5 meter + NAP. Er zijn twee typen zeeweringen mogelijk, net als bij de Noordzee-locatie.
De uitvoeringsduur van fase 1 bedraagt maximaal 6 à 7 jaar, zodat de eerste vliegtuigen, rekening houdend met een proceduretijd van 6 jaar, in 2011 of 2012 kunnen landen. Uitvoeringstechnisch lijken alle problemen oplosbaar.



Overzicht Maasvlakte eiland

Met de effecten op het gebied van geluidsoverlast, morfologie, stroming en vogels is in het ontwerp rekening gehouden. Tevens is zo goed mogelijk afgestemd op de aanleg van een eventuele Tweede Maasvlakte.

Met name bij Maasvlakte 3 Groot zijn er grote problemen vanwege de effecten op stroming en morfologie. Verder conflicteert een aantal zaken als veiligheid en bereikbaarheid van havenuitbreiding op een eventuele Tweede Maasvlakte met de aanleg van een vliegveld er net naast.

Een eiland bij de Maasvlakte is qua stromings- en morfologische effecten vergelijkbaar met de locatie Noordzee. De conflicten met de Maasvlakte havenfunctie blijven echter bestaan.

10.2.e.

Ook

hiervoor gelden dezelfde overwegingen als bij de Noordzee-variant.

6. Kosten

Op basis van de ontwerpoverwegingen is voor de locatievarianten een overzicht opgesteld van de kosten. Deze kosten (in miljarden guldens) zijn exclusief BTW en hebben een marge van $\pm 25\%$.

tabel 2. Kosten locatievarianten (in miljarden guldens) exclusief inrichting en aanvullende infrastructuur.

| Locatievariant | Terrein | Shuttle/verbinding | Totale kosten |
|---|---------|--------------------|---------------|
| Noordzee satelliet 70 mln passagiers | 11 | 15 (20 km in zee) | 26 |
| Noordzee satelliet 20 mln passagiers | 7 | 15 (20 km in zee) | 22 |
| Flevoland-Oost overloop 40 mln passagiers | 1 | - | 1 |
| Flevoland-Zuid/Lelystad overloop 10/20 mln pass | 0.3 | - | 0.3 |
| Maasvlakte kleine overloop 10/20 mln passagiers | 3 | - | 3 |
| Maasvlakte grote overloop 40 mln passagiers | 7 | - | 7 |
| Maasvlakte eiland overloop 40 mln passagiers | 10 | 8 | 18 |

De kosten voor de shuttle zijn inclusief railtechniek, rijdend materieel, stations, grondaankoop, kosten voor ontwerp, studie en toezicht, en 25% kosten onvoorzien.

Variatie in afstand vanaf de kust en in rijsnelheid geeft voor de shuttle het volgende kostenplaatje (in miljarden gulden):

tabel 3. Invloed rijsnelheid en afstand van de kust op kosten voor de shuttleverbinding

| Rijsnelheid | Afstand vanaf de kust | | |
|-------------|-----------------------|--------|--------|
| | 10 km | 20 km | 30 km |
| 160 km/u | | 11 mld | |
| 225 km/u | 13 mld | 15 mld | 18 mld |
| 300 km/u | | 17 mld | |

Op basis van bovenstaande gegevens wordt als totaalkosten voor de shuttle een bedrag van 15 miljard gulden aangehouden als een betrouwbaar getal met enige marge. Hiervoor zijn verschillende systeemconcepten en bouwmethodes mogelijk.

Voor de kosten van inrichting van de luchthaven (aanleg banen, terminals e.d.) kan globaal als vuistregel worden aangehouden dat dit 2,5 miljard gulden per baan kost (zie tabel 1 voor het aantal banen). De inrichtingskosten zullen, afhankelijk van de locatievariant dus variëren tussen 2,5 en 15 miljard gulden. Deze inrichtingskosten komen dus nog bij de kosten uit tabel 2. De kosten voor aanvullende infrastructuur volgen uit de behoefte aan aanvullende infrastructuur die blijkt uit de locatiestudies. In de IBV-fase is hiervoor, afhankelijk van de locatievariant, tussen de 4 en 8 miljard gulden geraamd.


Colofon:

Opdrachtgever: Projectorganisatie Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI)
Dit is een samenwerkingsverband van de ministeries van Verkeer & Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer en Economische Zaken.

Opdrachtnemer: Bouwdienst Rijkswaterstaat
Postbus 20000
3502 LA Utrecht
tel.: 030 - 285 78 40

Samenvatting Ontwerp, Civiele Techniek en Kosten (07-07-98)

Documentnummer: TNLI-M-98143; concept



kek

17/12/03 11.1

11.1

Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Bureau Flyland

10.2.e
10.2.e

Van
10.2.e
Datum
27 januari 2003
Onderwerp
beëindiging contracten Flyland

Doorkiesnummer
10.2.e
Bijlage(n)
-

Collega's,

Naar aanleiding van ons overleg op dinsdag 21 januari op het kantoor van Flyland het volgende.

1. Doel

De mogelijkheden aan te geven om de contracten die zijn gesloten in het kader van het project Flyland voortijdig te beëindigen.

2. Achtergrond, aanleiding

In de afgelopen periode is duidelijk geworden dat voortzetting van het project Flyland niet zinvol wordt geacht. De vraag naar een luchthaven in zee is - mede gezien de ontwikkelingen rond Schiphol en uitbreiding van regionale luchthavens - sterk afgenomen. Een formeel besluit is nog niet genomen, maar Bureau Flyland heeft van haar opdrachtgevers (V&W, VROM, EZ en Luchtvaartsector) de opdracht gekregen te onderzoeken of en zo ja tegen welke voorwaarden de lopende contracten kunnen worden beëindigd.

In het hiernavolgende wordt alleen ingegaan op de contracten met de combinatie MARE en met Bureau Waardenburg BV, omdat de overige contracten naar verwachting geen problemen opleveren.

Hoofddirectie Juridische Zaken
Sector Privaatrecht
Postadres Postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3-7 Den Haag

Telefoon 070 351 87 42
Fax 070 351 85 50
Internet <http://www.hdjz.venwnet.minvenw.nl>



3. Tussentijdse beëindiging contracten Flyland

Hieronder worden de verschillende mogelijkheden om tot tussentijdse beëindiging over te gaan toegelicht. Beëindiging kan op grond van het contract (3.1.) en buiten het contract om (3.2.).

3.1. Beëindiging op grond van het contract

In beide contracten ontbreekt een expliciete bepaling die opdrachtgever het recht geeft het contract te beëindigen ingeval van stopzetting van het project op grond van een politiek besluit daartoe. De contracten MARE en Waardenburg bieden naar mijn mening in beginsel twee mogelijkheden, te weten artikel 12 en 4.

Artikel 12 MARE

Artikel 12 van het MARE-contract luidt als volgt:

"De opdrachtgever is gerechtigd, zonder dat terzake enige sommatie of ingebrekestelling of rechterlijke tussenkomst is vereist, deze overeenkomst met onmiddellijke ingang te ontbinden, indien: de haalbaarheid van een luchthaven in zee dusdanig twijfelachtig wordt dat van een 'no-go' situatie sprake is, dit naar het oordeel van de opdrachtgever (...)."

11.1

5

11.1

Artikel 12 Waardenburg

In het Waardenburg contract is deze ontbindingsmogelijkheid iets anders geformuleerd:

"De opdrachtgever is gerechtigd, zonder dat terzake enige sommatie of ingebrekestelling of rechterlijke tussenkomst is vereist, deze overeenkomst met onmiddellijke ingang te ontbinden, indien: de resultaten van het onderzoek uitwijzen dat een luchthaven in zee zodanige effecten zal hebben dat van een no go-situatie sprake is, dit naar het oordeel van de opdrachtgever."

11.1



Artikel 4

Voor het MARE-contract is er nog een andere mogelijkheid, te weten artikel 4.2. Op grond van artikel 4.2 kan opdrachtgever na afronding van elke fase besluiten tot het schrappen van programma-onderdelen. Flyland is in dit geval verplicht vervangend werk aan te bieden of 10% te vergoeden van de geschrapte onderdelen.

Van dit besluit dient opdrachtgever opdrachtnemer niet later dan 4 weken voor aanvang van de volgende fase in kennis te stellen. De lopende fase in het contract MARE liep oorspronkelijk af op 31-12-2002 maar is verlengd tot 31-1-2003. Voor acties op grond van artikel 4.2. is het dus formeel te laat, maar dient hier zeker serieus te worden bekeken. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat Flyland zo spoedig mogelijk met MARE gaat praten, vóór de volgende fase.

Beroep op artikel 4 is bij het Waardenburg-contract niet mogelijk, omdat Waardenburg al bezig is met de uitvoering van fase 2 (die loopt tot 15 november 2004) en het schrappen van programma-onderdelen alleen mogelijk is voor aanvang van een volgende fase. Indien uit aanvullende documenten mocht blijken dat fase 2 tussentijdse evaluatiemomenten kent kan wellicht wel een beroep op artikel 4 worden gedaan.

3.2. Overige mogelijkheden tot beëindiging

3.2.1. Beëindiging met wederzijds goedvinden

Indien formeel het besluit wordt genomen met het project te stoppen en dit schriftelijk aan MARE en Waardenburg wordt medegedeeld, verdient het de voorkeur als partijen er onderling uitkomen.

1
1.
1

3.2.2. Onvoorziene omstandigheden

Algemeen geldt dat (voortijdige) beëindiging van een contract voor bepaalde tijd niet mogelijk is, tenzij sprake is van onvoorziene omstandigheden (artikel 6:258 BW). 11.1

Ontbinding op grond van onvoorziene omstandigheden geschiedt door de rechter, maar partijen kunnen natuurlijk proberen er onderling uit te komen. Een beroep op onvoorziene omstandigheden wordt niet snel door een rechter gehonoreerd.

3.2.3. Opzegging op grond van 7: 408 BW

Op grond van artikel 408 van boek 7 BW heeft de opdrachtgever het recht de overeenkomst (van opdracht) te allen tijde op te zeggen. 11.1



4. Conclusie en aanbevelingen

11.1

Schadevergoeding

Ad a. Bij beëindiging van het contract met wederzijds goedvinden zullen partijen samen tot afspraken moeten zien te komen over een redelijke vergoeding van kosten, rekening houdend met eventueel vervangende werkzaamheden die kunnen worden aangeboden;

Ad b. Bij ontbinding op grond van artikel 12.1.a. (MARE) is Flyland een vergoeding verschuldigd op grond van het derde en vierde lid van artikel 12.

Ad c. Bij het schrappen van programma-onderdelen op grond van artikel 4.2 is een vergoeding verschuldigd van 10% van de geschrapte programma-onderdelen (tenzij vervangende werkzaamheden binnen het raamwerk van de overeenkomst mogelijk zijn).

Ad d. en e. Zowel bij ontbinding op grond van onvoorziene omstandigheden als bij eenzijdige opzegging zal Flyland gehouden zijn een schadevergoeding aan MARE en Waardenburg te betalen. Hierbij moet ook overwogen worden MARE en/of Waardenburg eventueel vervangende werkzaamheden aan te bieden. 11.1

5. Tot slot enkele aanbestedingsrechtelijke aspecten

Tijdens het overleg op 21 januari kwam nog de vraag aan de orde of het nodig is de voortijdige beëindiging van de Flyland contracten in Brussel te melden.
Het voortijdig beëindigen van contracten die Europees zijn aanbesteed hoeft niet te worden gemeld in Brussel. Deze meldingsplicht geldt alleen indien de aanbestedende dienst gedurende de aanbesteding – dus indien gunning nog niet heeft plaatsgevonden – besluit niet verder te gaan.



Met vriendelijke groet,

10.2.e

HDJZ / Sector Privaatrecht

10.2.e (FLD)

Aan: 10.2.e (CEND)
 CC: 10.2.e (FLD); 10.2.e (FLD)
 Onderwerp: stappenplan op A4 voor Flyland

Beste 10.2.e ,

11.1

11.1

Concreet zal dit betekenen dat er een voorstel (inclusief financiële consequenties) komt om delen van het onderzoek stop te zetten (bijvoorbeeld het contract met DHV) en om delen (geheel of gedeeltelijk) door te zetten. Op basis van deze notitie zullen gesprekken gevoerd gaan worden met de contractpartners.

Voor het overleg van a.s. donderdag 20/2 met de contractpartners wil 10.2.e een juridisch stappenplan (A4) m.b.t. stopzetten dan wel doorzetten (van delen) van het onderzoek. Dit is een nadere uitwerking van jouw notitie van 27 januari '03. Dit A4-tje zie ik graag zoals besproken morgen (18/2) tegemoet. Als er nog vragen zijn hoor ik dat graag en anders in ieder geval tot donderdag.

Bijgevoegd de notitie van het overleg van 17/2/03 en de brief naar de contractpartners van 3/2/03.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Mariene Ecologie, Morfologie en Milieueffecten

Programmabureau Flyland
 Anna Paulownastraat 1
 2518 BA DEN HAAG
 070 - 10.2.e (T)
 06 - 10.2.e (mobiel)
 070 - 10.2.e (F)
 10.2.e @flyland.minvenw.nl
 www.flyland.nl



nola overleg
 170203del.doc



03022003stopzettingfly
 land_mar ..

10.2.e

(FLD)

Aan: 10.2.e (CEND)
CC: 10.2.e (FLD); 10.2.e (RLD)
Onderwerp: RE: Flyland contracten

ha 10.2.e ,

In fase 1 waren Waardenburg en MARE afzonderlijk verantwoordelijk voor de verschillende percelen. In fase 2 zijn die percelen verwerkt in de effectketen Noordzée. En is Waardenburg onderdeel geworden van de effectketen zoals beschreven in het plan van aanpak van fase 2.

De communicatie over het plan van aanpak is verlopen via de MARE-combinatie. En bij de definitieve oplevering van het plan van aanpak is er naar MARE op 26 april '02 een brief uitgegaan met de tekst hartelijk dank voor het toezenden van het definitieve deelproduct 14 "plan van aanpak fase 2. Deze is in goede orde ontvangen en goedbevonden.

11.1

11.1

Ik hoop dat je hiermee verder kan.

met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Mariene Ecologie, Morfologie en Milieueffecten

Programmabureau Flyland
Anna Paulownastraat 1
2518 BA DEN HAAG
070 - 10. (T)
070 - 10. (F)
10.2.e @flyland.minvenw.nl
www.flyland.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (CEND)
Verzonden: vrijdag 24 januari 2003 11:15
aan: 10.2.e (FLD)
Onderwerp: RE: Flyland contracten

Hoi 10.2.e ,

Bedankt alvast voor deze informatie. Heb je zoiets ook op papier voor het contract met Waardenburg?

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (FLD) (RIKZ)
Verzonden: vrijdag 24 januari 2003 11:27
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e (FLD) (RIKZ); 10.2.e
Onderwerp: RE: Flyland contracten

ha 10.2.e ,

bijgevoegd informatie ten aanzien van de no go('s) zoals opgenomen in het pva voor fase 2. dit plan van aanpak is goedgekeurd door het Opdrachtgeversberaad en dit is schriftelijk gemeld aan de opdrachtnemers (via het secretariaat van MARE). 11.1

11.1

met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Mariene Ecologie, Morfologie en Milieueffecten

Programmabureau Flyland

Anna Paulownastraat 1

2518 BA DEN HAAG

070 - 10. (T)

070 - 10. (F)

10.2.e @flyland.minvenw.nl

www.flyland.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (CEND)

Verzonden: donderdag 23 januari 2003 15:20

Aan: 10.2.e (FLD)

CC: 10.2.e (FLD)

Onderwerp: Flyland contracten

Urgentie: Hoog

Hoi 10.2.e,

11.1

11.1

11.1

Ik hoor graag van je.

10.2.e

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e (FLD)

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e (CEND)
Verzonden: woensdag 19 februari 2003 09:32
Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e (FLD)
Onderwerp: Flyland



AdviesContractenFlyla

nd(7).doc...

10.2.e ,

Hierbij de stappen die wij gister telefonisch al bespraken op een rijtje. Veel is afhankelijk van de opstelling van MARE en Waardenburg en dus moeten we afwachten hoe het a.s. donderdag zal gaan. Daarnaast is van belang of en zo ja in welke mate delen van het onderzoek doorgaan. De afkoopsom c.q. financiële tegemoetkoming als gevolg van de voortijdige beëindiging van de contracten is daarvan mede afhankelijk.

Groet en tot donderdag 14 uur,

10.2.e

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e (FLD)

Van: 10.2.e10.2.e10.2.e (CEND)
Verzonden: maandag 12 mei 2003 16:46
Aan: 10.2.e10.2.e10.2.e (FLD)
Onderwerp: RE: FW:

Faxnr. is 102e 10.2.e.
Bedankt alvast,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 10.2.e 10.2.e (FLD) (RIKZ)
Verzonden: maandag 12 mei 2003 15:43
Aan: 10.2.e10.2.e 10.2.e
CC: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: FW:

ha 10.2.e ,
het pva (bijlage 4) is als pdf bijgevoegd en bijlage 5 als excell bestand. bijlage 6 heb ik niet digitaal. ik fax deze morgen, wil je je faxnummer doorgeven.
groeten 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e10.2.e 10.2.e (CEND)
Verzonden: maandag 12 mei 2003 16:08
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e (FLD)
CC: 10.2.e 10.2.e (RLD)
Onderwerp: FW: FW:

Hoi 10.2.e ,
Om de vragen in onderstaand mailbericht van 102e te kunnen beantwoorden heb ik nog wat aanvullende informatie nodig. Het gaat met name om punt 2:

11.111.111.111.111.111.111.1 11.111.111.1 11.111.111.111.1 11.111.111.111.1 11.111.111.1
11.111.111.1 11.111.1 11.1 11.1 11.111.1 11.111.111.1 11.1 11.111.1 11.1 11.111.1 11.1
11.1 11.111.111.111.111.111.111.111.1 11.111.111.111.111.111.1 11.1 11.111.1 11.111.111.1
11.111.1 11.111.111.111.1 11.1 11.1 11.1 11.111.111.111.1 11.111.111.111.111.1 11.111.111.111.111.1
11.111.1 11.111.111.111.111.111.1 11.111.111.111.111.111.111.111.1 11.1 11.1 11.1 11.111.111.111.1
11.111.111.1 11.1 11.111.1 11.1 11.111.111.111.111.111.111.1 11.111.111.111.1 11.1 11.1 11.1
11.111.111.111.1 11.111.1 11.111.111.111.111.111.1 11.111.1 11.111.1 11.111.111.111.1
11.111.111.111.111.111.111.111.111.1 11.1 11.1 11.1 11.1 11.111.111.111.1 11.111.111.111.111.111.111.1
11.1 11.1 11.111.111.111.1 11.111.1 11.111.111.111.111.1 11.1 11.111.111.111.1 11.1 11.1

Ik lees in deze overwegingen dat over de gehele fase 2 overeenstemming is bereikt.
Klopt dat? M.a.w. had MARE na elke deelfase van fase 2 nog toestemming nodig van Flyland (conform artikel 4, tweede lid) of is met de wijzigingsovereenkomst en bijlagen 4 t/m 6 (plan van aanpak, productenlijst en declaratieschema) impliciet toestemming gegeven voor heel fase 2?
Misschien kun je bijlage 4 t/m 6 naar me mailen, faxen of opsturen?

Groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e 102e 11.1
Verzonden: vrijdag 9 mei 2003 10:56
Aan: 10.2.e10.2.e 10.2.e
CC: 10.2.e 10.2.e10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (FLD) (RIKZ)
Onderwerp:

Beste 10.2.e

Zoals gezegd hebben we gisteren gesproken met de Mare combinatie over de afronding van de overeenkomst.
Er komt een afsprakenlijstje dat we ook aan jou zullen geven.

Er was op een aantal onderdelen geen overeenstemming . Die wil ik je graag voorleggen voor advies.

[illegible]

Ik hoop dat het duidelijk is. Mocht je vragen hebben: 10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e is volgende week aanspreekbaar op 10.2.e . Ik ben tot donderdag weg.

102.e 102.e 102.e
102.e 102.e102.e102.e Flyland
tel: 070-102.e
mob.: 06-102.e
Postbus 90771, 2509 LT DEN HAAG
email: 102.e102.e igl.minvenw.nl
web: www.flyland.nl

11.1111.1111.1111.1

15

**Gesprek over effecten van stopzetten onderzoek Flyland
w.o. Onderzoek naar de effecten van een aanleg van een eiland op
de Mariene ecologie en Morfologie in de Noordzee**

Aanleiding: Onzekere toekomst flyland, opschorten programma, mogelijk einde onderzoek naar mariene ecologie en morfologie (en niet opstarten onderzoek naar vogels en vliegveiligheid), kapitaalvernietiging, meer eindgebruikers van product mariene ecologie en morfologie dan alleen Flyland (ook NZ, RIKZ, DGW), op (korte) termijn behoefte aan resultaten onderzoek (Windmolenparken, Landuitbreidingen etc. en ingekaderd in Europese strategische MER (-daarnaast een EU strategie marien beheer-), Vogel- en Habitatrichtlijn)

11.1

11.1

Probleemverkenning: Indien Flyland stopt, komt ook een einde aan het onderzoek naar het mariene milieu. Dit onderzoek is van groter belang dan alleen voor Flyland. Diverse onderdelen van V&W anticiperen op de resultaten van dit onderzoek dat door de grote onderzoeksinstituten in Nederland wordt uitgevoerd.

Doel: Het bekijken of het wenselijk is en op welke wijze delen van het onderzoek naar mariene ecologie en morfologie door kunnen lopen is onderwerp van gesprek. Erkenning van gezamenlijk probleem, uitspreken over doorstart mariene ecologie en morfologie (inhoudelijk), verkenning (indien positief) van mogelijkheden voor een doorstart thema mariene ecologie en morfologie (financieel)

11.1

Relatie: ICES-KIS aanvraag RIKZ

11.1111.1111.1111.1

11.1

Voor onderzoek naar windmolens zou de helft van 400.000 euro door Flyland worden betaald (uiteindelijk wrs. de rest door EZ)

Te betalen vergoedingen aan contractaten Flyland bij opheffing per 31 januari '03 is voor de combinatie MARE 287.527,92 en voor Waardenburg/Alkyon 40.932,07. Totaal een bedrag van 328.459,99.

Thema DGW

- Noordzee + Kustveiligheid
- KRW (+WB21)

11.1

Genodigden:

DG-Luchtvaart

Dhr. J. Kneepkens (directeur)

Mw. 10.2.e 10.2.e (directiesecretaresse)

Mw. 10.2.e

uitnodigen

070-10.2.e

070-10.2.e(cc)

11.1

DG-Water

Mw. Ir.A.N. Wouters (Directeur)

Dhr. 10.2.e 10.2.e

11.1

uitnodigen

070-10.2.e

06-10.2.e

11.1

RWS, directie Noordzee

Dhr. 10.2.e (HID)

Mw. 10.2.e 10.2.e (directiesecretaresse)

uitnodigen

070-10.2.e

11.1111.1111.1

Dhr. Ir. M.T. de Groot (directeur water)

070-10.2.e (cc)



RIKZ

Mw. 10.2.e10.2.e (HID)

?? (directiesecretaresse)

Dhr. 10.2.e10.2.e

Dhr. 10.2.e10.2.e 10.2.e10.2.e

uitnodigen

070- 10.2.e

070- 10.2.e (cc)

070-10.2.e (voorbereiden)

Flyland

10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e10.2.e

10.2.e (office-manager)

(voorbereiden)

verslaglegging

V&W (voorzitter)

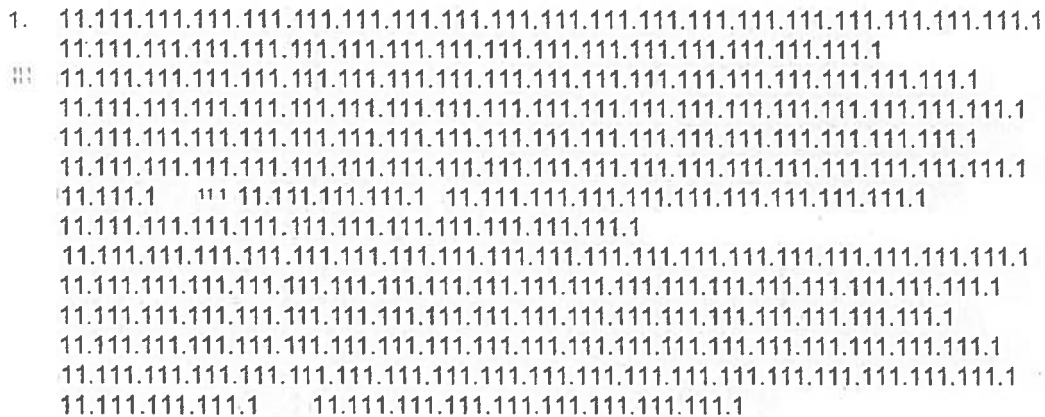
11.1

11.1

10.2.e10.2.e

11.1

11.111.1

[illegible]

Mare combinatie: 10 % boete ter waarde van € 290.000 plus de mogelijkheid dat er een claim komt vanwege het feit dat het een overeenkomst voor bepaalde tijd betrof. Dit is ingeschat op een extra maand werk (ongeveer € 200.000).

[illegible]

Telefoon 070- 311 4693
Telefax 070-3114440
E-mail l.p.m.dvrees@illyland.minvenw.nl

14

Deelnemers overleg 17 februari 2003:
Dhr. J. Kneepkens (DGL), Dhr. 10.2.e en
10.2.e (DGW), Dhr. 10.2.e (RWS,
directie Noordzee), Dhr. 10.2.e (RIKZ)

Doorkiesnummer
070 10.2.e

Bijlage(n)

Nota ten behoeve van het overleg op 17 februari '03 met als onderwerp onderzoek naar Marlene ecologie en Morfologie in kader van Flyland

Locatie: Plesmanweg, kamer D00.21

- Gesprekspartners op de hoogte brengen van de ontstane situatie
- Verkennen van problemen bij stopzetten onderzoeksprogramma voor gesprekspartners (inh. 40/54 en)
- Verkennen van mogelijkheden om delen van onderzoek over te nemen/door te starten (inh. 40/54 en)
- Afspraken maken (hoe verder, wie wat doet en planning)

Aanleiding

Het stopzetten van het onderzoek naar een luchthaven in zee heeft mede tot gevolg dat het onderzoek naar de effecten van de aanleg van een eiland op de Mariene ecologie en Morfologie wordt beëindigd. In een brief van DG-Luchtvaart van 3 februari '03 zijn de opdrachtnemers (acht grote onderzoeksinstituten¹) inmiddels geïnformeerd over het besluit dat Flyland in zijn huidige vorm/onderzoekopdracht wordt stopgezet. Vervolgens is gemeld dat: "Dit betekent dat ik (de DG-luchtvaart namens de staatssecretaris) genooddacht ben de overeenkomst met ingang van heden te beëindigen". Verder is gemeld dat DGL wil proberen om mogelijke gebruikers van de onderzoeksresultaten binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te interesseren voor eventuele voortzetting van delen van deze studie.

buiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoek
buiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoek
buiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoek
buiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoek
buiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoekbuiten verzoek
buiten verzoekbuiten verzoek

[illegible]

Het onderzoek naar het mariene milieu en morfologie is van groter belang dan alleen voor een luchthaven in de Noordzee. Diverse onderdelen van V&W anticiperen op de resultaten van dit onderzoek dat door de grote onderzoeksinstituten in Nederland wordt uitgevoerd. Dit zijn met name DGW, RIKZ en directie Noordzee.

¹ DHV, WL, NIOZ, Alterra, RIVO, TNO, Alkyon, Bureau Waardenburg

Contractuele aspecten

Op dit moment werken er acht onderzoeksinstituten aan het onderzoek naar de Mariene ecologie en Morfologie met een totale waarde van € 8.475.682. Hiervan is op 31 januari '03 ruim 60 % uitgegeven (€ 5.191.082). Om de opdracht zoals nu geformuleerd af te ronden is dus nog € 3.284.600 nodig.

In de contracten met de onderzoeksinstituten ontbreekt een expliciete bepaling die de opdrachtgever het recht geeft het contract te beëindigen ingeval stopzetting van het project op grond van een politiek besluit daartoe. Bij beëindiging met wederzijds goedvinden, ontbinding op grond van onvoorziene omstandigheden en bij eenzijdige opzegging zullen partijen samen tot afspraken moeten zien te komen over een redelijke vergoeding van de kosten, rekening houdend met eventueel vervangende werkzaamheden die kunnen worden aangeboden. De afkoopwaarde is minimaal 10 % (€ 328.460) van de geschrapte programmaonderdelen, maar kan afhankelijk van de onderhandelingsresultaten oplopen tot zeker wel € 750.000 (zie hiervoor ook afspraken gemaakt in de RVOI).

Dit betekent dat het stopzetten van het onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie, maar ook het onderzoek naar de Vogels en Vliegveiligheid in het kader van Flyland hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot aanpassingen van andere V&W programma's. buiten verzoek

2

- buiten verzoek

Beleids-/beoordelingskader:
buiten verzoek

Stakeholders (maatschappelijke borging)
buiten verzoek

Producten Flyland en stand van zaken

I: Beoordelingskader
buiten verzoek

II: Zandwinning
buiten verzoek

III: Effectketen Noordzee (de keten slib, doorzicht, primaire productie, algen, zooplankton, bodemdieren, vissen en vogels)
buiten verzoek



IV: Visfauna (na aanleg)
buiten verzoek

11.1

~
V: Effecten saltsprayvermindering (Achter het eiland (na aanleg))
buiten verzoek

VI: Over effecten en onderwerpen
buiten verzoek

Redenen om (delen) van het onderzoek door te zetten

- Ingrijpende effecten op andere onderzoeksprogramma's binnen V&W

- Op de korte en middellange termijn behoefte aan resultaten van dit onderzoek bij andere onderdelen van V&W
- Kapitaalvernietiging
- Organisatiestructuur/ opzet en inzet mensen (zowel intern als extern)
- Kosten moeten worden gemaakt voor het betalen van de schadevergoeding en voor extra benodigde inzet binnen V&W om resultaten te behouden/bewaren
- Voorkomen juridische rompslomp
- Zelfde onderzoeksinstellingen in ander kader weer nodig
- Goed opdrachtgeverschap
- Op een goede manier omgaan met 'afspraken' met de maatschappelijke organisaties.

Tijdspad

17 februari '03 overleg tussen DGL, DGW, RWS-directie Noordzee en RIKZ
 20 februari '03 overleg tussen DGL en de opdrachtnemers van het thema Mariene Ecologie en Morfologie
 28 februari '03 uiterste datum m.b.t duidelijkheid over al dan niet doorzetten van (delen van) het thema Mariene ecologie en Morfologie (i.v.m. veldonderzoek).

Onderwerp: Onderzoek naar Mariene ecologie en morfologie in kader van Flyland

Datum gesprek: maandag 17 februari 2003

Tijdstip: 9.00-10.30 uur

Locatie: Plesmanweg, kamer D00.21

Aanwezigen: DGL (J. Kneepkens), DGW (10.2.e), RIKZ (10.2.e), RWS-NZ (10.2.e) en Flyland (10.2.e)

Aanleiding

De onzekere toekomst van Flyland (mogelijk opschorten of stopzetten van het onderzoeksprogramma) zal hoogstwaarschijnlijk ook leiden tot stopzetten van het onderzoek in het kader van het thema Mariene ecologie en Morfologie. Een belangrijk deel van dit onderzoek is de ontwikkeling van een integraal model waarmee effecten van ingrepen in de Noordzee op het hele ecosysteem inzichtelijk kunnen worden gemaakt. 11.1

Zeker omdat er op de korte en middellange termijn bij andere onderdelen van V&W behoefte is aan de resultaten van het onderzoek.

Probleemverkenning

Het onderzoek naar het mariene milieu is van groter belang dan alleen voor een luchthaven in zee. Diverse onderdelen van V&W anticiperen op de resultaten van dit onderzoek dat door de grote onderzoeksinstituten¹ in Nederland wordt uitgevoerd. Dit zijn met name DGW, RIKZ en directie Noordzee. 11.1

Flyland wil daarom faciliteren om de direct betrokkenen te laten overleggen over de ontstane situatie.

Doel gesprek

- Gesprekspartners op de hoogte brengen van de ontstane situatie
- Verkennen van problemen bij stopzetten onderzoeksprogramma voor gesprekspartners
- Verkennen van mogelijkheden om delen van onderzoek over te nemen/door te starten

Contractuele aspecten

Omvang

Op dit moment werken er acht onderzoeksinstituten aan het onderzoek naar de Mariene ecologie en Morfologie met een totale waarde van € 8.475.682. Hiervan is op 31 januari '03 ruim 60 % uitgegeven (€ 5.191.082).

Tussentijdse beëindiging contracten (op basis van advies van HDJZ)

In de contracten met de onderzoeksinstituten ontbreekt een expliciete bepaling die de opdrachtgever het recht geeft het contract te beëindigen ingeval stopzetting van het project op grond van een politiek besluit daartoe. Bij beëindiging met wederzijds goedvinden, ontbinding op grond van onvoorziene omstandigheden en bij eenzijdige opzegging zullen partijen samen tot afspraken moeten zien te komen over een redelijke vergoeding van de kosten, rekening houdend met eventueel vervangende werkzaamheden die kunnen worden aangeboden. De afkoopwaarde is minimaal 10 % (€ 328.460) van de geschrapte programmaonderdelen, maar kan oplopen tot zeker wel € 750.000.

¹ DHV, WL, NIOZ, Alterra, RIVO, TNO, Alkyon, Bureau Waardenburg

VERSLAG

Aanwezigen

Deelnemers overleg 17 februari 2003:
Dhr. J. Kneepkens (DGL), Dhr. 10.2.e
(DGW), Dhr. 1RWS, directie
Noordzee, Dhr. 10.2.e (RIKZ), Dhr. 1
en Mw. 10.2.e (Flyland)

Afschrift.
10.2.e

Van

Ir. 10.2.e

Doorkiesnummer

070 10.2.e

Datum

25 februari 2003

Bijlage(n)

Onderwerp

Verslag van het overleg op 17 februari '03 met als onderwerp hoe verder met het
"onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie in kader van Flyland"

Tijdstip: 9.00-10.00 uur

Locatie: Plesmanweg, kamer D00.21

Gesprekspunten

Toelichting stopzetten Flyland

Dhr. Kneepkens geeft een toelichting waarom de staatssecretaris het onderzoeksprogramma naar een luchthaven in zee heeft beëindigd. Dit komt door het wegvallen van delen van de financiering van het programma en door onzekerheden in de ontwikkeling van de luchtvaart. Schiphol heeft aangegeven dat het goed mogelijk is dat de op Schiphol te accommoderen groei het maximum niet bereikt in het jaar 2020, maar in 2040. De sector ziet daarom op de korte termijn niets in verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee en wil daarom op dit moment niet verder deelnemen aan het onderzoeksprogramma Flyland. Het ministerie VROM heeft aangegeven geen financiële bijdrage te zullen geven aan het onderzoeksprogramma. Door deze twee ontwikkelingen is het huidige onderzoeksprogramma in een ander daglicht komen te staan.

Het stopzetten van het onderzoek naar een luchthaven in zee heeft mede tot gevolg dat het onderzoek naar de effecten van de aanleg van een eiland op de Mariene ecologie en Morfologie (MeM) wordt beëindigd. In een brief van DG-Luchtvaart van d.d. 3 februari '03 is aan de opdrachtnemers (acht grote onderzoeksinstituten¹) gemeld dat de overeenkomst per heden wordt beëindigd. Ook is in deze brief gemeld dat DGL wil proberen om mogelijke gebruikers van de onderzoeksresultaten binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te interesseren voor eventuele voortzetting van delen van deze studie.

Op dit moment werken er acht onderzoeksinstituten aan het onderzoek naar de MeM met een totale waarde van € 8.475.682. Hiervan is op 31 januari '03 met € 5.191.082 ruim 60% uitgegeven. Om de opdracht zoals nu geformuleerd af te ronden is dus nog € 3.284.600 nodig.

Bij beëindiging van de contracten moet een schadevergoeding betaald gaan worden. 11.1

Bij overname van de verantwoordelijkheden van het onderzoeksprogramma naar MeM van DGL door een ander onderdeel van V&W kan in ieder geval het bedrag dat DGL anders kwijt zou zijn aan schadevergoeding en borging van de resultaten ingezet worden. Het RIKZ geeft aan dat zij in principe bereid zijn om de aansturing van het onderzoek van DGL over te nemen. Naast de € 1.000.000 moet er afhankelijk van welke delen doorgestart gaan worden financiën gezocht worden in andere onderzoeksprogramma's van V&W.

Verkennen van problemen bij stopzetten onderzoeksprogramma voor gesprekspartners

Door DGW, directie Noordzee en het RIKZ wordt onderschreven dat de uitkomsten van dit onderzoek nodig zijn voor diversen andere doeleinden en dat het stopzetten van Flyland ook kan betekenen dat andere programma's aangepast moeten worden. Geconcludeerd wordt dat het weggegooid geld is om

¹ DHV, WL, NIOZ, Alterra, RIVO, TNO, Alkyon, Bureau Waardenburg

schadevergoeding aan de opdrachtnemers te betalen zonder dat daar producten voor geleverd gaan worden, terwijl er wel behoefte is aan die producten.

Verkennen van mogelijkheden om delen van onderzoek over te nemen/door te starten

Afgesproken is dat gekeken gaat worden naar de mogelijkheden om (delen) van het onderzoek naar MeM door te zetten. Het RIKZ heeft aangegeven dat zij het voortouw zullen nemen in dit traject (afstemming tussen DGL en DGW en voeren van gesprekken met de opdrachtnemers).

Afspraken maken (hoe verder, wie wat doet en planning)

Aanstaande donderdag 20 februari zullen de acht opdrachtnemers zoals aangekondigd in de brief van 3 februari '03 in een bijeenkomst door dhr. Kneepkens van DGL, samen met 10.2.e van Flyland geïnformeerd worden over de ontstane situatie. Tijdens die bijeenkomst wordt gevraagd aan de opdrachtnemers of zij interesse hebben in een doorstart van (delen) van het programma. Zo niet, dan zal het scenario van afkopen in beeld komen. Zo ja, dan zal door het RIKZ samen met DGL en DGW en de opdrachtnemers een voorstel gemaakt worden. Op basis van dit voorstel zal de staatssecretaris een besluit moeten nemen. De besluitvorming vindt bij voorkeur plaats voordat zij naar Japan vertrekt (14 maart '03). Voor de uitwerking van het voorstel is bij het RIKZ is 10.2.e, hij zal zich laten adviseren door 10.2.e en 10.2.e

Stappenplan

| Wanneer | Wat | Wie |
|----------------|---|---------------------|
| 17-02-'03 | informerende V&W partners | DGL/FI |
| 17-02-'03 | informerende van de staatssecretaris | DGL |
| 20-02-'03 | mondelinge toelichting aan de acht opdrachtnemers | DGL/FL |
| tot 12-03-03 | ultwerpen voorstel (scenario's) MeM | RIKZ (DGW/DGL) |
| voor 14-03-'03 | besluitvorming over hoe V&W verder gaat met MeM | Stas (DGL/DGW/RIKZ) |

11.1

Nota

11.1

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Luchtvaart

11.1

11

Aan
mevrouw de staatssecretaris

Contactpersoon
10.2.e

Telefoonnummer

070-10.2.e

11.1

070-10.2.e

Datum
25 februari 2003

Bijlage(n)

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Onderwerp

Flyland/thema Mariene Ecologie en Morfologie

DOEL

Ik wil u informeren over de gevolgen van het stopzetten van het onderzoek naar een luchthaven in de zee voor het thema de Mariene ecologie en Morfologie (MeM). Hieronder volgt een stappenplan om te komen tot besluitvorming over afronding of eventuele
voorzetting van (delen van) MeM.

11.1

- A. Ik adviseer u om u in het DGL staf-stas overleg van 3 maart '03 te laten informeren over de gevolgen van het stopzetten van MeM in Rijksbrede context;
- B. Ik wil u informeren dat binnen V&W wordt gewerkt aan een verkenning hoe om te gaan met de aangegane contracten voor MeM zoals omschreven in de toelichting en bijlage (scenario's);
- C. Op basis van de verkenning wordt er naar gestreefd de besluitvorming over hoe verder met MeM voor 14 maart 2003 te laten plaatsvinden.

TOELICHTING

A. Informatie over gevolgen stopzetten

Het stopzetten van het onderzoek naar een luchthaven in zee heeft mede tot gevolg dat het onderzoek naar de effecten van de aanleg van een eiland op MeM wordt beëindigd. In een brief van DG-Luchtvaart van 3 februari '03 zijn de opdrachtnemers (acht grote onderzoeksinstituten¹) schriftelijk geïnformeerd. In deze brief is gemeld dat DGL wil proberen om mogelijke gebruikers van de onderzoeksresultaten binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te interesseren voor eventuele voortzetting van delen van het onderzoek.

¹ DHV, WL, NIOZ, Alterra, RIVO, TNO, Alkyon, Bureau Waardenburg

Buiten verzoek

Het onderzoek naar MeM is dus van groter belang dan alleen voor een luchthaven in de Noordzee. Diverse onderdelen van V&W anticiperen op de resultaten van dit onderzoek. Dit zijn met name DGW, RIKZ en de regionale directies van Rijkswaterstaat (met name de directie Noordzee). Buiten verzoek

11.1

Zeker omdat er op de korte en middellange termijn bij andere onderdelen van V&W behoefte is aan de resultaten van het onderzoek. Tevens zal door het stopzetten in de toekomst besluitvorming over andere voorgenomen activiteiten in de Noordzee hoogstwaarschijnlijk vertraging oplopen doordat er onvoldoende instrumentarium is om te toetsen aan de Europese richtlijnen.

Van de totale waarde van circa 8,5 m€ is op 31 januari '03 met circa 5,2 m€ ruim 60% uitgegeven. Om de opdracht zoals nu geformuleerd af te ronden is dus nog 3.3 m€ nodig. Ingeschat is dat tussentijdse beëindiging aan schadevergoeding en het zo goed als mogelijk borgen van de resultaten tot nu toe 1 m€ gaat kosten.

B. Stand van zaken verkenning

Op 17 februari '03 heeft de heer Kneepkens (DGL) DGW, het RIKZ en directie Noordzee in een gesprek geïnformeerd over de ontstane situatie. Door DGW, directie Noordzee en het RIKZ wordt onderschreven dat de uitkomsten van het MEM onderzoek ook nodig zijn voor diversen andere doeleinden en dat het dus weggegooid geld is om een schadevergoeding te gaan betalen aan de onderzoeksinstellingen zonder dat daar producten voor worden geleverd. Afgesproken is dat gekeken gaat worden naar de mogelijkheden om (delen) van MEM door te zetten. Bij de overname van de verantwoordelijkheden van het programma van DGL door een ander onderdeel van V&W kan in ieder geval het bedrag dat DGL anders kwijt zou zijn aan schadevergoeding en borging van de resultaten ingezet worden. Het RIKZ heeft aangegeven dat zij in principe bereid zijn om de aansturing van het onderzoek van DGL over te nemen.

Op 20 februari '03 zijn de acht opdrachtnemers in een bijeenkomst geïnformeerd over de achtergrond van de stopzetten van het onderzoeksprogramma. 11.1

In een eventuele doorstart bestaat wel interesse mits de baten opwegen tegen de kosten.

| Stappenplan | Wat | Wie |
|----------------|---|-------------------------|
| 17-02-'03 | informereren V&W partners | DGL/FI |
| 20-02-'03 | mondelinge toelichting aan de acht opdrachtnemers | DGL/FL |
| 03-03-'03 | informereren van de staatssecretaris | DGL/FL |
| 3 tot 12-03-03 | uitwerken stappenplan | RIKZ (DGW/DGL) |
| voor 14-03-'03 | besluitvorming over hoe V&W afronding MeM | Stas (DGL/DGW/ RIKZ) |

Na het staf-stas overleg van 3 maart 2003 is het de bedoeling dat RIKZ in de periode tot 12 maart gaat werken aan overeenstemming tussen DGL en DGW en met de onderzoeksinstituten over voorzetting van een (deel van) het onderzoeksprogramma MeM. In de bijlage zijn een aantal mogelijke scenario's opgenomen. De bedoeling is om de besluitvorming voor 14 maart 2003 plaats te laten vinden.

C. Besluitvorming

Redenen om te besluiten om (delen van) het onderzoeksprogramma MeM te laten doorgaan zijn:

- Op korte en middellange termijn behoefte aan resultaten van dit onderzoek bij andere onderdelen van V&W
- Belangrijke effecten op andere onderzoeksprogramma's binnen V&W
- Kapitaalvernietiging (5,2 m€ uitgegeven en nog circa 1 m€ aan schadevergoeding aan allemaal halfproducten, bij eventuele nieuwe start van programma meer kosten kwijt voor zelfde product)
- Voorkomen van juridische rompslomp, welke veel V&W capaciteit zal vergen.
- Zelfde onderzoeksinstellingen in ander kader weer nodig
- Op een goede manier omgaan met 'afspraken' met maatschappelijke organisaties.

Om een aantal redenen is het verstandig niet te lang te wachten met besluitvorming omtrent het doorzetten van (delen van) het onderzoeksprogramma MeM. Hier volgt een opsomming:

- Organisatie, opzet en inzet mensen (zowel intern als extern);
- Gepland veldonderzoek (inzet mensen, apparatuur, schepen etc.);
- Inherent aan goed opdrachtgeverschap is het van belang op korte termijn duidelijkheid te geven aan de opdrachtnemers (de onderzoeksinstituten);

Graag licht ik voorgaande toe in het staf-stas overleg van maandag 3 maart 2003.

Hoogachtend,
DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART

Prof. Dr. F.L.Bussink

BIJLAGE SCENARIO'S

Scenario 0 stopzetten/afhandelen onderzoeksprogramma

Dit scenario gaat uit van effectueren van het stopzetten van het onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie (MEM). 11.1

Kosten: ±1 m€

Scenario 1: minimale scenario/vermijden risico's

Minimale noodzakelijke inspanning plegen om afspraken/verplichtingen te kunnen nakomen (bijvoorbeeld afkopen opdrachtnemers), lopende onderdelen goed af te sluiten en onderdelen waarmee sterk rekening wordt gehouden in andere projecten eventueel door te laten lopen. 11.1

Kosten: 1.3-1.5 m€

Scenario 2: inspelen op kostenbesparing door koppeling aan lopende projecten

In het onderzoeksprogramma MEM worden veel aspecten onderzocht die voor andere projecten, met name andere grootschalige ingrepen in het kust en zeesysteem, ook zeer waardevol (kunnen) zijn. Deels is in andere projecten, bijvoorbeeld MV2, Windmolenparken in zee en vergroting spuicapaciteit sluizen Afsluitdijk, hier al op ingespeeld. Het gaat hierbij dus om het zogenaamde no-regret onderzoek. De reden om dit onderzoek door te laten lopen is dat het vele malen duurder zal worden wanneer dit onderzoek nogmaals zal moeten worden opgestart op een later moment. 11.1

Het programma zal waar mogelijk worden gekoppeld aan andere programma's (bijvoorbeeld ICES-KIS) om zo kostenefficiënt mogelijk te werken.

Kosten: 1,9-2,4 m€

Scenario 3: doorstart huidige programma

Het derde scenario is een doorstart met als basis het huidige contract met de opdrachtnemers. 11.1

Overigens biedt het contract wel de mogelijkheid om werkzaamheden bij te sturen.

Kosten: ongeveer 3,3 M€

Scenario's voor doorstart Flyland

Scenario 1: minimale scenario/vermijden risico's

Minimale noodzakelijke inspanning plegen om afspraken/verplichtingen te kunnen nakomen (bv afkopen opdrachtnemers), lopende onderdelen goed af te sluiten en onderdelen waarmee sterk rekening wordt gehouden in andere projecten eventueel door te laten lopen. 11.1

Kosten: 1.3-1.5 m€

Scenario 2: inspelen op kostenbesparing door koppeling aan lopende projecten

11.1

Deels is in andere projecten, bv. MV2, Windmolenparken in zee en vergroting spuicapaciteit sluisen Afsluitdijk, hier al op ingespeeld. Het gaat hierbij dus om het zogenaamde no-regret onderzoek. De reden om dit onderzoek door te laten lopen is dat het vele malen duurder zal worden wanneer dit onderzoek nogmaals zal moeten worden opgestart op een later moment.

11.1

Het programma zal waar mogelijk worden gekoppeld aan andere programma's (bv ICES-KIS) om zo kostenefficiënt mogelijk te werken.

Kosten: 1,9-2.4 m€

Scenario 3: doorstart huidige programma

Het derde scenario is een doorstart met als basis het huidige contract met de opdrachtnemers. 11.1

Kosten: ongeveer 3,2 M€

Bij alle scenario's zijn ook opgenomen de kosten voor het RIKZ en 'in dienst' nemen 10.2.e

Dit zijn de totale kosten. De jaarlijkse kosten kunnen worden verkleind door de termijn van het programma te vergroten!

Uitwerking scenario's

Scenario 1

De kosten van afronden van het programma voor het RIKZ komen op ongeveer 250 k€
 Het op IF basis in dienst nemen van 10.2.e kost ongeveer 200 k€

Belangrijke studies waarop geanticipeerd is bij met name MV2 en waar 'toezeggingen' zijn gedaan aan maatschappelijke organisaties (Productschap Vis, Stichting Noordzee):

- Verbetering modelinstrumentarium tot primaire productie, waarin inbegrepen verbetering voorspelling m.b.t. de Waddenzee
- Effecten van ingrepen op larventransport

11.1

11.1

Totale kosten 500/800 k€

11.1

Afkopen contract: ongeveer 250 k€

Totale kosten: 1250-1550 k€

Scenario 2

Het op IF basis in dienst nemen van 10.2.e kost ongeveer 200 k€
 Kosten voor begeleiding RIKZ voor 2003 en 2004 kost ongeveer 300 k€

Voor verschillende ingrepen m.b.t. het kust en zeesysteem is met name het voorspellen wat op grote(re) schaal met het ecosysteem gebeurt een belangrijke leemte in Kennis. Met name om inzicht te krijgen op de mogelijke wettelijke compensatie die aan een ingreep al of niet vast zit. Deze leemte in kennis is in de volgende projecten naar voren gekomen, met name:

- Grootschalige zandwinning op zee. Doordat niet voorspeld kon worden of grootschalige zandwinning belangrijke blijvende dan wel tijdelijke effecten heeft op het ecosysteem is de beleidsvorming rond dit aspect gefrustreerd.
- Besluitvorming rond MV2. De effecten van een MV2 op het ecosysteem van de Noordzee en Waddenzee is tot nu toe nog een onbekende factor. In de MER studies MV2 wordt verwezen naar de Flyland studies (m.b.t. ecoysteem NZ en WZ en vislarven). In de PKB is opgenomen dat de effecten zullen worden gemonitord en indien effecten optreden dat er dan maatregelen worden genomen. 11.1

11.1

11.1

11.1

Het totale bedrag dat dan overblijft is $1654 \text{ k€} (\beta 2507 \text{ k€}) - 305 (\beta 463 \text{ k€}) = 1349 \text{ k€}$.

11.1

De kosten hiervan zijn 56 k€.

Een discussiepunt is het onderzoek naar larventransport. Hier wordt wel naar gerefereerd in het MV2 onderzoek. 11.1

Totale kosten zijn ongeveer 250-300 k€.

Naast deze onderzoeken moet er ook nog op een afkoopsom worden gerekend. DHV wordt helemaal afgekocht en de kosten hiervan zijn ongeveer 60 k€. Voor de andere instituten gaat een (groot) deel

van het werk door, maar het kan zijn (door verschillende scenario's) dat een deel van het werk ook moet worden afgekocht. Dit kan ongeveer een verdubbeling van de afkoopsom betekenen (dus 120 k€)

11.1

Totale kosten: 1965 k€ tot 2325 k€

Scenario 3

Het op IF basis in dienst nemen van 10.2.e kost ongeveer 200 k€
Kosten voor begeleiding RIKZ voor 2003 en 2004 kost ongeveer 400 k€

De kosten voor doorlopen Flyland programma kwamen oorspronkelijk op 3,2 M€.
11.1

Winst stopzetten onderdelen (uitgangspunt α is al uitgegeven): 200 k€ *= kosten afkoop*
Winst afkopen DHV: 420 k€ (= kosten – afkoopbedrag)

De totale kostprijs voor het onderzoek bedraagt dus 2,6 M€

Totale kosten: 3,2 M€

10.2.e

(FLD)

Van: 10.2.e (FLD)
Verzonden: donderdag 27 februari 2003 14:50
Aan: Kneepkens, Jules (RLD); 10.2.e (DGW); 10.2.e (DNZ); 10.2.e (AB)
CC: 10.2.e (ABN); 10.2.e (DGW); 10.2.e (DGW); 10.2.e (DGW); 10.2.e (DGL) (RLD); 10.2.e (DNZ); 10.2.e (DNZ); 10.2.e (ABK)
Onderwerp: verslag overleg Flyland; thema mariene ecologie en morfologie

Geachte heren Kneepkens, 10.2.e

Bijgevoegd het verslag van het overleg van 17 februari '03 met betrekking tot de stopzetting van Flyland en de consequenties daarvan voor het onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e Mariene Ecologie, Morfologie en Milieueffecten

Programmabureau Flyland
 Anna Paulownastraat 1
 2518 BA DEN HAAG
 070 - 311 4692 (T)
 06 - 52601387
 070 - 311 4440 (F)
 y.a.m.vdmeulen@flyland.minvenw.nl
 www.flyland.nl



verslag overleg
 170203_def.doc...

10.2.e

(FLD)

Van: 10.2.e (AB)
Verzonden: donderdag 6 maart 2003 16:24
Aan: 10.2.e (DGW)
CC: 10.2.e (DGW); 10.2.e (DGW); 10.2.e (ABN); 10.2.e (FLD)
Onderwerp: DGW-belang Flyland/onderzoek Mariene ecologie en Morfologie

Beste 10.2.e

Graag wil ik het DGW-belang van het stopzetten van het onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie (MeM) in kader van Flyland (budgettair vallend onder DGL) onder de aandacht brengen. Met DGL is afgesproken dat het RIKZ gaat kijken in de periode tot 12 maart of delen van het onderzoeks programma doorgestart kunnen worden. B

uit
e
n
ve
rz

Op 3 februari j.l. heeft onze staatssecretaris besloten het onderzoek naar verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee stop te zetten. De aanleiding was het stopzetten van de financiering door VROM en een gewijzigde scope. 11.1

Op dit moment wordt gewerkt aan een ombouw van het programma "Flyland" waar niet specifiek een onderzoek wordt uitgevoerd naar een eiland in de Noordzee, maar waar de optie van eiland zeker nog niet uit beeld is. Voor dit omgebouwde onderzoeksprogramma wil DGL de vrijvallende budgetten van Flyland gebruiken (waaronder ook het budget dat door het stopzetten van MeM vrijkomt). Desgewenst kan ik je daar wat interne DGL-correspondentie van laten zien.

Op de V&W begroting is destijds voor het onderzoek naar MeM 8,5 miljoen euro vrijgemaakt en is dit onderzoek (en budget) onder DGL (Flyland) geplaatst. Van het onderzoek naar MeM profiteren een groot aantal andere dossiers binnen V&W die ook onder verantwoordelijkheid van DGW vallen. Daarnaast is het zo dat de optie van verplaatsing Schiphol naar de Noordzee ook in het omgebouwde programma nog steeds in beeld blijft. Op basis hiervan blijft het voor DGW in kader van Europese richtlijnen van belang om op termijn inzicht in de effecten van zo'n eiland op MeM te verkrijgen. Door het onderzoek nu af te kappen is er sprake van kapitaalvernietiging en moeten veel kosten gemaakt gaan worden om de onderzoeksinstituten af te kopen en de resultaten te borgen (\pm 1 miljoen euro van de nog openstaande 3.2 miljoen euro), terwijl DGW de resultaten van dit onderzoek in dit kader en bij andere ingrepen in de Noordzee nodig blijft houden. Ook wil ik meegeven dat wanneer het noodzakelijk is deze kennis in de toekomst toch op te bouwen dit ettelijke miljoenen euro's meer zal gaan kosten (geheel voor rekening van V&W). DGL heeft aangegeven 1 miljoen euro te willen geven aan de partij die de contracten (lusten en lasten) wil overnemen.

11.1

Ik hoop dat je hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en ben gaarne bereid je meer informatie te verstrekken.

Groeten,

10.2.e

11.1



Plan van aanpak
doorstart 2702..

10.2.e (FLD)

Van: 10.2.e (FLD)
 Verzonden: dinsdag 18 maart 2003 12:56
 Aan: Kneepkens, Jules (RLD)
 CC: 10.2.e (FLD)
 Onderwerp: contracten

Jules,

Vor het geval hij of iemand van DGW jou belt, even wat zaken op een rijtje.
 In de mail van Yolande staat dat DGW geen direct verband ziet tussen de integrale modellering en de taken van DGW in de toekomst.

Ik heb hem uitgelegd dat de aanleiding de noodzaak tot afronding van de integrale modellering was. En dat DGL niet meer geld heeft.

11.1

11.1

laten we maandag tijdens ons werkoverleg definitief afspreken wat we nu gaan doen met deze contracten.
 Groet
 10.

ir. 10.2.e
 Plv. 10.2.e
 10.2.e Vogels en Vliegveiligheid
 Programmabureau Flyland
 Anna Paulownastraat 1
 2518 BA Den Haag
 tel: 070 - 10.2.e
 fax: 070 - 10.2.e
 mobiel: 06-10.2.e
 e-mail: 10.2.e @flyland.minvenw.nl
 web-site: www.flyland.nl

10.2.e (FLD)

Van: 10.2.e (DGW)
 Verzonden: donderdag 3 april 2003 16:44
 Aan: 10.2.e (AB)
 CC: 10.2.e (FLD); 10.2.e (FLD)
 Onderwerp: RE: Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie
 Urgentie: Hoog

Beste 10.2.e

Sorry dat ik wat laat reageer op je mail, waarvoor mijn dank. 11.

1

Verder ga ik af op de terugmelding van 10.2.e . De boodschap daarvan heb ik reeds in mijn eerdere mail aangegeven.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (AB) (RIKZ)
 Verzonden: vrijdag 28 maart 2003 7:20
 Aan: 10.2.e (DGW)
 CC: 10.2.e (FLD) (RIKZ); 10.2.e (FLD) (RIKZ)
 Onderwerp: RE: Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie

Beste 10.2.e ,

11.

1

Wij zijn op dit moment bezig om met de instituten te overleggen over de manier van afhechten van het lopende werk uit het programma Mariene ecologie en Morfologie. Daar komt een overzicht van en jullie (DGL en DGW) kunnen daarop reageren.

Groeten,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.1.c (DGW)
 Verzonden: donderdag 27 maart 2003 16:36 uur
 Aan: 10.2.e (AB)
 CC: 10.2.e (FLD); 10.2.e (FLD); 10.2.
 (DGW)
 Onderwerp: FW: Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie
 Urgentie: Hoog

10.2.e ,

Telefonisch ben je niet of nauwelijks te bereiken, daarom maar weer een mail. Graag je aandacht voor onderstaande mail en het volgende. Herman Dijk is deze week Jules Kneepkens tegengekomen. 11.

1

Tegen deze achtergrond wil ik je nogmaals vragen op zeer korte termijn te bekijken hoe we de boete zo goed mogelijk voor DGW kunnen verzilveren in voor ons direct relevant onderzoek. DGW zit budgettair erg krap, dus vraag ik je dit met grote nadruk.

Graag overleg! Morgen (vrijdag 28 maart) ben ik met verlof, volgende week ben ik beschikbaar voor overleg.

Groet, 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (DGW)

Verzonden: woensdag 19 maart 2003 14:28

Aan: 10.2.e (FLD) (RIKZ); 10.2.e (AB) (RIKZ)

CC: 10.2.e (DGW); 10.2.e (ABN) (RIKZ); 10.2.e

(FLD) (RIKZ)

Onderwerp: RE: Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie

Urgentie: Hoog

10.2.e en 10.2.e ,

Naar aanleiding van onderstaande mail heb ik dinsdag tevergeefs contact proberen te krijgen met jullie. Wel heb ik gisteren contact gehad met 10.2.e en van hem begreep ik dat jullie beiden maandag jl. overleg met elkaar hebben gehad. Ik neem aan dat onderstaande mail voortvloeit uit dit overleg. 11.1

Uiteraard zien we wel een relatie tussen een aantal projecten en dit onderzoek. Waar het voor DGW om draait is dat bij een doorstart van het onderzoek de lusten en lasten voor DGW waarschijnlijk een duidelijk negatief saldo zouden opleveren.

11.1

Graag z.s.m. overleg!

Groet,

10.2.e

(070 10.2.e)

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e (FLD) (RIKZ)
Verzonden: maandag 17 maart 2003 14:51
Aan: Kneepkens, Jules
CC: 10.2.e (DGW); 10.2.e (DGW); 10.2.e (ABN) (RIKZ);
10.2.e (AB) (RIKZ); 10.2.e (FLD) (RIKZ)
Onderwerp: Flyland: Onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie

Beste Jules,

Er heeft overleg plaatsgevonden tussen het RIKZ (10.2.e) en DGW (10.2.e). In dit gesprek heeft DGW (11.1) aangegeven dat zij niet overtuigd zijn van de relatie tussen het onderzoek naar Mariene ecologie en Morfologie (in het kader van Flyland) en de dossiers als windmolens en MV2 (11.1).
. 11.1 1

Dit betekent dat scenario 0 uit het werkplan van 27 februari '03 in werking gaat. Scenario 0 betreft het stopzetten/afhandelen/afhechten van het onderzoeksprogramma. Dit scenario gaat uit van het effectueren van het stopzetten van het onderzoeksprogramma Mariene ecologie en Morfologie zoals per brief door DGL op 4 februari '03 reeds is medegedeeld aan de opdrachtnemers. De kosten hiervan zijn ingeschat op circa 1 miljoen euro. Hiertoe zal op korte termijn door Flyland contact opgenomen worden met de acht opdrachtnemers.

Ik hou je op de hoogte van de ontwikkelingen.

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e Mariene Ecologie, Morfologie en Milieueffecten

Programmabureau Flyland
Anna Paulownastraat 1
2518 BA DEN HAAG
070 - 10. (T)
06 - 10.2.e (mobiel)
070 - 10. (F)
1 flyland.minvenw.nl
www.flyland.nl

