Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan:
Projectdirecteur Schiphol,
Projectleider Luchtvaartnota

Bestuurskern
Project Schiphol
10.2.e
Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6 10.2.e
10.2.e @minienm.nl

memo

Evaluatie ORS in relatie tot thema governance in de Luchtvaartnota

Datum
23 januari 2019

Aanleiding
In de Luchtvaartnota zullen richtinggevende voorstellen worden gedaan voor de vormgeving van de governance van de luchtvaart in Nederland. De inhoud van de Luchtvaartnota wordt momenteel opgesteld. Daarnaast wordt binnenkort gestart met de toegezegde evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol. Gezien het gedeelde governance-aspect is het van belang om deze trajecten op elkaar af te stemmen.

Planning
Planning Luchtvaartnota

- In **maart** wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Plan MER van de Luchtvaartnota opgeleverd. Dit plan MER wordt in **juni** afgerond. Bedoeling is om dan naar een MR te gaan met besluitvorming, ook over governance.
- In **september** wordt het kabinetsbesluit over het ontwerp Luchtvaartnota voorzien, daarmee wordt ook een klap gegeven op een voorkeursvariant voor de governance van de luchtvaart. De Luchtvaartnota zal dan voor inspraak ter inzage worden gelegd.
- In **december** wordt de Luchtvaartnota naar de Kamer gestuurd.

Planning evaluatie ORS:

- In **maart** wordt een interim-voorzitter aangesteld die de evaluatie zal leiden. Deze interim-voorzitter zal een door hem/haar gekozen bureau naar verwachting **eind maart** de opdracht geven de evaluatie te doen.
- **Eind juni** is de evaluatie is op zijn vroegst in concept gereed, de planning van de afronding is onvoorspelbaar omdat er afstemming met de delegatieleden dient plaats te vinden over het definitieve rapport.

Voorstel

- Het voorstel is om het traject van de evaluatie van de ORS los te koppelen van het traject van de overkoepelende governance van de luchtvaart in het kader van de Luchtvaartnota.
- Het uitgangspunt bij de ORS-evaluatie zal liggen op het terugkijken, evalueren en het aandragen van aanbevelingen voor versterking van de ORS en zal zich dus beperken tot de evaluatie van de ORS als zodanig. Het uitgangspunt van het Luchtvaartnota traject is hoe de luchtvaart-governance structureel verbeterd kan worden.

- Met deze gescheiden onderzoeken (de evaluatie en het governance-onderzoek) wordt zo snel mogelijk gestart. De bekendmaking van deze aanpak vindt gelijktijdig plaats zodat duidelijk is wat in welk traject landt.
- Uiteraard is het wenselijk dat de onderzoekers en de projectteams elkaar op de hoogte houden van de richting waarop de onderzoeken zich begeven, zodat hierop ingespeeld kan worden.

Argumentatie

- Deze aanpak voorkomt dat de totstandkoming van de Luchtvaartnota, en het kabinetsbesluit daarover, eventueel moet wachten op de afronding van de ORS-evaluatie.
- Daarnaast wordt hiermee voorkomen dat de ORS-delegaties zich in hun bijdrage aan de evaluatie te veel zullen richten op de toekomstige governance van de luchtvaart in het algemeen.
- De resultaten van de evaluatie kunnen samen met de Luchtvaartnota en het bredere onderzoek naar de Kamer worden gestuurd.

10.2.e [redacted]
Beleidsmedewerker

Van: 10.2e [redacted] - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2e [redacted] - DGB; 10.2e [redacted] - DGE
Cc: 10.2e [redacted] - DGB
Onderwerp: FW: definitie handelsverkeer in LVB
Datum: maandag 28 januari 2019 14:28:36
Bijlagen: 49667598 2960014_015-2017-D_CD_Zienswijze_tijdelijke_Ministeriële_regeli....pdf
Ontwerpbesluit tot wijziging LVB voor de nacht.msg
Prioriteit: Hoog

Ha,

Ik heb net [redacted] gesproken over de definitie van handelsverkeer. Hij had niet scherp hoe de procedure was gegaan. Ik heb aangegeven dat we, indien nodig dus als er onbedoeld iets buiten de definitie valt, graag zorgen dat alle vluchten die in de cap horen te vallen er ook daadwerkelijk in gaan vallen door bv het RMI te wijzigen. Hij ging ernaar kijken en kwam erop terug. Even kijken hoe het loopt.

Groeten

[redacted]

Van: 10.2e [redacted] - DGB
Verzonden: maandag 28 januari 2019 14:26
Aan: 10.2e [redacted] <[redacted]@schiphol.nl>
Onderwerp: FW: definitie handelsverkeer in LVB
Urgentie: Hoog

Hoi 10.2e [redacted],

Bijgaand de stukken over de definitie van handelsverkeer in het LVB. Dit is wat wij hiervan hebben vastgelegd:

- De definitie zoals opgenomen in het LVB, is in 2017 op verzoek van Schiphol opgenomen in de ministeriële regeling (zie jouw brief van 21 april 2017 bijgevoegd)
- Deze definitie is vervolgens opgenomen in het wijzigingsbesluit LVB nachtplafond. Het concept hiervan is op 28 november 2017 per mail gestuurd aan jullie en ACNL ([redacted]) met het verzoek om reactie (zie bijgevoegde mail).
- Vervolgens is begin vorig jaar de mogelijkheid geboden formeel een zienswijze op het ontwerpwijzigingsbesluit in te dienen.

Wat ons betreft is het dus zaak dat we snel weten waar eventuele verschillen ontstaan in de definitie voor de capdec, en of reparatie via bv. het RMI nodig is. Ik hoor graag.

Groeten

[redacted]

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: URGENT - Check op interpretatie brief 30 juni 2017, globale scan
Datum: donderdag 31 januari 2019 13:12:00
Bijlagen: image001.gif

Beste 10.2e , dank voor je tijdige respons!

Van: 10.2e
Verzonden: donderdag 31 januari 2019 12:31
Aan: 10.2e - BSK
CC: 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: URGENT - Check op interpretatie brief 30 juni 2017, globale scan
Urgentie: Hoog

Hallo 10.2e ,
Hierbij stuur ik je het commentaar van de geluidsexperts van het RIVM op de concept antwoorden. Zie de bijlage. Zij baseren zich ook op een (niet gepubliceerd) document van NLR/To70. Dat document is de basis voor de brief van het RIVM brief die jij stuurde met de mail. Dit document (170626 Correcite DER na expertoverleg) is eveneens als bijlage bijgevoegd.
Mocht je vragen hebben, laat het dan weten.
Met vriendelijke groet,
10.2e

cid:image001.gif@01D47B60.40575890

ir. 10.2e MBA
Centrum Veiligheid
Postbus 1, 3720 BA BILTHOVEN
Tel: +31 10.2e
Mob: +31 10.2e
e-mail: 10.2e @rivm.nl
www.rivm.nl

From: 10.2e - BSK [mailto:10.2e @minienm.nl]

Sent: woensdag 30 januari 2019 13:49
To: 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI
Subject: URGENT - Check op interpretatie brief 30 juni 2017, globale scan

Beste 10.2e ,
Zoals telefonisch gevraagd, zou je willen meekijken op de beantwoording van deze vragen vanuit perspectief of hiermee juiste interpretatie is gegeven aan jullie eerder brief uit 2017 en constatering opgenomen in globale scan van voor de kerst? Dank voor spoedige aandacht.
Uiterlijk voor morgen 16:00 u.
Groet, 10.2e

Appreciatie Technical Challenge concept-MER Schiphol

- Over de aanbevelingen K1 en K2 (over de juistheid van het Doc29 model) kan worden aangegeven dat het Doc29 rekenmodel dat gebruikt is in het MER uitgebreid besproken

is met alle partijen binnen de ORS. Het model is gebruikt op aanraden van en getoetst door de Commissie voor de m.e.r. en is vervolgens nog getoetst door een internationale deskundige van de Britse Civil Aviation Authority (en “best-practice” bevonden). Daarnaast is ook in de trendvalidatie uitgevoerd door de NLR. Doc29 is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid, waarover internationaal overeenstemming bestaat. Ook maakt de Doc29 rekenmethode gebruik van de best beschikbare praktijkinformatie. Alle toetsen en reviews op het Doc29 model wijzen uit dat Doc29 beter is dan NRM en meer correleert met gemeten waarden dan NRM. Tegelijkertijd zie ik aanknopingspunten om de rol van geluidsmetingen in bet huidige geluidstelsel opnieuw te bezien. Om deze reden ben ik een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR gestart.

- De implementatie van K5 (t.a.v. de dosis-effectrelaties) wordt meegenomen in het kader van de uitwerking van de WHO-richtlijn over geluid. Daarbij zal bezien worden of de dosis-effect relaties geactualiseerd kunnen worden.

Kamervragen MER en Gebruiksprognose

Vraag 6

Waarom is er niet geteld binnen de 47.6 dB(A)-contour van Doc29, aangezien dit de contour is waarop blijkbaar volgens de aangepaste dosis-effect-relaties voor ernstig gehinderden gelijke hinder wordt ervaren als op de 48 dB(A)-contour volgens het Nederlands Rekenmodel (NRM)?

Antwoord 6

Het gelijkwaardigheidscriterium ’aantal ernstig gehinderden’ is verbonden met de 48 dB(A)Lden contour. Dit is zo besloten destijds bij de overgang van de Ke naar Lden geluidmaat. Daarom is ook bij de overgang van NRM naar Doc29 niet het percentage ernstig gehinderden, maar de (ligging van) 48dB(A)Lden contour maatgevend.

Vraag 7

In hoeverre is er rekening gehouden met het verschuiven van de contouren, gezien de volgende uitspraak van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in zijn brief van 30 juni 2017 in reactie op de nieuwe dosis-effect-relaties: “Het effect van het verschuiven van de geluidcontouren op het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden door het gebruik van Doc29 is groter dan de voorgestelde correctie van de dosis-effect-relatie; bij de overgang van NRM naar Doc29 zal met de effecten hiervan rekening moeten worden gehouden”? Kunt u precies aangeven hoe de dosis-effect-relaties zijn aangepast? In hoeverre is er rekening gehouden met een verschuiving van de contour-van-gelijke-hinder?

Antwoord 7

Doc29 is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid, waarover internationaal overeenstemming bestaat. Met de introductie van dit nieuwe model worden de geluidcontouren op een aantal plekken in het buitengebied kleiner. Ondanks de correctie van de dosis effect relaties voor etmaal en nacht vallen als gevolg hiervan het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in die (kleinere) contouren lager uit dan in de met NRM berekende geluidcontouren. Immers alleen in de berekende Lden en Lnight geluidcontouren van een bepaalde waarde worden de aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden geteld. Dit heeft geen verdere gevolgen voor de handhaving. Zowel de grenswaarden van de gelijkwaardigheidscriteria (u Kamer wordt nog geïnformeerd over de definitieve gelijkwaardiheidscriteria) als de feitelijke waarden in een gebruiksjaar dienen te worden berekend voor dezelfde contourwaarden en met dezelfde rekenwijze. Daarom zullen uiteindelijk de gevolgen beperkt zijn.

Vraag 8

Waarom zijn de contouren niet aangepast, aangezien ook het RIVM al een opmerking in die richting maakte? Hoe zouden de tellingen van huizen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de verschillende contouren uitpakken?

Antwoord 8

Zie de antwoorden op de vragen 6 en 7

10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving
.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW
Check ons jaarverslag! Doorbouwen aan duurzaamheid
.....
M +316 10.2e
10.2e @minienm.nl
Het verhaal van IenW
.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland
.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: FW: GBO-regeling 2019
Datum: donderdag 7 februari 2019 14:13:48

Ha

Ik denk dat het goed is als we contact met de ILT opnemen hierover. Ben wel benieuwd wat daar nu speelt.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @caiway.nl>
Verzonden: donderdag 7 februari 2019 14:12
Aan: 10.2.e 10.2.e @minienm.nl>
CC: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: GBO-regeling 2019

Beste 10.2.e

Bedankt voor uw bericht. Vanwege uw slotzin:

Wij zijn daarnaast jullie input over de Aalsmeerbaan aan het bekijken i.v.m. de aankomende regelgeving.

vragen wij uw aandacht voor een nieuw en verontrustend feit.

Dat nieuwe feit betreft de Q4-rapportage 2018 van LVNL, zoals die ons ihkv een WOB heeft bereikt. Ten opzichte van GJ2017 is het aantal dagen dat het overschrijden van het dagmax van Regel 4 is gerechtvaardigd met uitzonderingsgrond 4C omdat er sprake was van *bunching*, in GJ2018 ruim verdubbeld van 11 (2017) naar 23.

Verontrustend omdat wij begrijpen dat ILT ondanks deze (verdubbelde) recidive nog steeds niet verder wil gaan dan LVNL op te leggen om overschrijdingen van het dagmax *achteraf* te rapporteren en verantwoorden. Meer op z'n plaats jegens de omgeving van de secundaire banen en hun belang bij rustige perioden tussen de pieken, en in overeenstemming met het beloofde anticiperend handhaven is dat ILT ertoe overgaat - op grond van art.8:22 WLu – om LVNL *op voorhand* te verbieden - op straffe van een ntb maar 'pijnlijke' sanctie - om het dagmax te overschijden als er sprake is van bunching.
Waarom moeten wij de voorlopige voorzieningenrechter daar op 21 feb a.s. eerst zelf weer van overtuigen?

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 7 februari 2019 12:12
Aan: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: GBO-regeling 2019

Beste meneer 10.2.e en meneer10.2.e ,

Op 23 november 2018 hebben wij met elkaar gesproken over het groot baanonderhoud 2019 op Schiphol. Ik wil jullie ervan op de hoogte brengen dat de Minister heeft ingestemd met de door Schiphol gevraagde vrijstellingen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten. De daartoe opgestelde regeling heb ik alvast voor jullie bijgevoegd. Deze wordt een dezer dagen gepubliceerd in de Staatscourant.

Ik vertrouw erop dat LVNL en Schiphol er tijdens het groot baanonderhoud alles aan doen om de geluidsoverlast boven uw woonomgeving te minimaliseren en zo min mogelijk gebruik maken van de verleende vrijstellingen.
Wij zijn daarnaast jullie input over de Aalsmeerbaan aan het bekijken i.v.m. de aankomende regelgeving.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e
MT lid project Schiphol: geluid, milieu en omgeving
.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart - project Schiphol
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....
10.2.e @minienm.nl
10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

This email has been scanned by BullGuard antivirus protection.
For more info visit www.bullguard.com

Van: 10.2.e - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: FW: 1e concept Rapport actualisatie GWH
Datum: woensdag 13 februari 2019 15:12:36
Bijlagen: To70 Rapport Actualisatie Gelijkwaardighed 1e concept.docx
image001.png
image002.png

Eerste versie rapport gelijkwaardigheidscriteria is binnen. We gaan aan de afronding ervan werken met To70. Rapport voor RMI zijn ze ook druk mee.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: woensdag 13 februari 2019 10:52
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: 1e concept Rapport actualisatie GWH

Hierbij tkn.
Morgen 12.00u heb ik met 10.2.e afgesproken om dit door te nemen.
Als je daar bij wil zijn dan kan dat natuurlijk.
Groet
10.2.e

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e @to70.nl>
Verzonden: woensdag 13 februari 2019 10:28
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: 1e concept Rapport actualisatie GWH

Beste 10.2.e,

Bijgaand ontvang je het eerste concept van het rapport voor de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Op basis van dit concept zou ik graag met je de opzet van het rapport en beoogde detailniveau willen bespreken. Bij het schrijven merken wij dat je op onderdelen tot erg in detail kan gaan, maar dat lijkt ons op de meeste punten niet nodig. Ook het detailniveau van de bijlagen wil ik graag bespreken: moeten daar 'alle' invoergegevens in beschreven zijn, zodat het volledig traceerbaar is, of kan volstaan worden met de diepgang die nu is opgenomen?

De delen over doc29 en het woningbestand zijn nog niet af. Dit zal mede ingevuld worden na onze bespreking. Ook zullen er nog kaarten in het rapport worden opgenomen. Dit volgt in het 2e concept.

Groet,

10.2.e

To70 | Managing Director
Mob: 10.2.e
Email: 10.2.e @to70.nl
Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands
Tel: +31 70 392 23 22

Van: 10.2.e - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2.e) - DGB
Onderwerp: FW: Definitieve review trendvalidatie NLR
Datum: vrijdag 22 februari 2019 12:34:47
Bijlagen: Definitieve review trendvalidatie NLR 18 februari 2019.pdf

---

Dag heren

Het RIVM is klaar met zijn rapport. Van belang hierbij:

1. Het is nu een brief aan 10.2.e, ik wil voorstellen dat gevraagd wordt om het op te leveren op een manier dat het doorgestuurd kan worden aan de TK. Als het RIVM hecht aan de brief vorm, dan is er wat lakwerk nodig.
2. Het RIVM geeft aan dat er meer en periodieke controle nodig is. Volgens mij kunnen we daarvan aangeven dat dit wordt meegenomen in het meet-programma.
3. RIVM geeft ook aan dat er breder beoordeeld moet worden of Doc29 kan worden ingevoerd. Ik denk dat we hiervan kunnen aangeven zoals 10.2.e n al heeft aangedragen dat met de trendvalidatie, dit rapport, het rapport van 10.2.e, de rapportage over het opstellen van Doc29 door NLR en het methodenrapport van NLR dit geheel hieraan voldoet, en dat de Kamer hier dus in zijn totaliteit nog over geïnformeerd wordt.

Jaco, eens?

@ 10.2.e , check bij 10.2.e of de TC brief al getekend is. Als dat pas na het reces wordt kunnen we dit toch nog meenemen.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 21 februari 2019 10:09
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e k) - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Definitieve review trendvalidatie NLR

Hi 10.2.e ,

Zie bijgevoegd de laatste versie van de review trendvalidatie
Heb hem al doorgenomen, en behalve dat ze een brief aan 10.2.e hebben bijgevoegd (ik zou die ff los willen hebben van het stuk en eigenlijk aan 10.2.e gericht), is er een aanpassing gedaan en wordt er een aanbeveling gedaan dat we de introductie van Doc29 ook nog in zijn totaal zouden moeten beoordelen voordat het wordt geïmplementeerd. Zo is het volgens mij een terecht punt, immers dat is nog nooit gedaan, en goed te combineren met het opstellen van de RMI en kunnen we bij het aanbieden aan de Kamer samen met de resterende rapporten van 10.2.e (over doc29) deze conclusie mooi opnemen.

Grt

Van: 10.2.e <10.2.e @rivm.nl>
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 09:09
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Definitieve review trendvalidatie NLR

Hallo 10.2.e ,

Bijgaand stuur ik je definitieve review van de NLR trendvalidatie. Een hardcopy versie is ook

onderweg.

Met het toezenden van deze brief zijn de overeengekomen werkzaamheden (incl. aanpassingen zoals verwoord in de mail van 1 februari) uitgevoerd en is de opdracht daarmee afgerond. De financiële aspecten zijn eind 2018 al afgerond.

Ik vertrouw er op dat de opdracht hiermee naar tevredenheid is afgerond. Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik ze graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Senior adviseur luchtkwaliteit

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu | Centrum voor Milieukwaliteit
Postadres: Postbus 1, 3720 BA Bilthoven | Bezoekadres: Antonie van Leeuwenhoeklaan 9, Bilthoven
10.2.e
T: 10.2.e | E: 10.2.e @rivm.nl | W: www.rivm.nl
10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 30.1

Rijksinstituut voor Volksgezondheid
en Milieu
Ministerie van Volksgezondheid,
Welzijn en Sport

> Retouradres Postbus 1 3720 BA Bilthoven

Ministerie van Infrastuctuur en Waterstaat
t.a.v. de heer drs. 10.2.e
Directeur Luchtvaart
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

A. van Leeuwenhoeklaan 9
3721 MA Bilthoven
Postbus 1
3720 BA Bilthoven
www.rivm.nl

KvK Utrecht 30276683

T 030 274 91 11
info@rivm.nl

Ons kenmerk
011/2019 M&V EvS/ST/avdb
Uw kenmerk

Behandeld door
10.2.e
MIL/LKG
T 10.2.e
10.2.e rivm.nl

Kopie aan
10.2.e

Bijlage(n)
RIVM review NLR trendvalidatie (NLR-CR-2017-371 | oktober 2018)

Datum 18 februari 2019
Betreft Aanbieding review NLR rapportage "Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen"

Geachte heer 10.2.e,

Hierbij stuur ik u de resultaten van de opdracht 'Geluidsmeting vliegbewegingen' (2018 ADD.33.02). De opdracht bestond uit twee delen. Het eerste deel betrof de review van de NLR rapportage 'Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen'. De resultaten hiervan zijn beschreven in bijlage 1. Deel twee van de opdracht ging in op kansrijke toepassingen van meten van vliegtuiggeluid en de gevolgen daarvan. Dit deel van de opdracht is in een ander traject binnen uw ministerie opgepakt.

Hieronder geef ik beknopt de resultaten van de onderzoeken weer.
Het NLR rapport 'Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen' geeft volgens het RIVM voldoende informatie om te concluderen dat:

- de met Doc.29 en NRM (Nederlands Rekenmodel) berekende en de gemeten geluidbelasting dezelfde trends volgen. De gemeten geluidbelastingen zijn veelal wel hoger dan de berekende geluidbelasting;
- de correlatie tussen meten en rekenen hoger ligt bij Doc.29 dan bij het NRM;
- op vliegtuigtype niveau de berekende en gemeten geluidbelasting zich op hoofdlijnen vergelijkbaar verhouden als op vlootgemiddeld niveau.

De door het NLR getrokken conclusies in het onderzoek worden door het RIVM onderschreven. Ook concluderen wij dat de door het NLR gehanteerde methodologie voldoende is voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zoals geformuleerd in het NLR rapport.

Ten aanzien van de uitgevoerde trendvalidatie merken wij nadrukkelijk op dat deze betrekking heeft op Doc.29 in combinatie met de Schiphol specifieke invoerafspraken. Dat wil zeggen dat Doc.29 in deze vorm niet bruikbaar is voor andere luchthavens, maar voor die luchthavens specifiek ingericht moet worden.
Een andere belangrijke kanttekening is dat de trendvalidatie op een relatieve korte periode van slechts 10 maanden betrekking heeft. De

trendvalidatie valideert daarmee alleen het gebruik van de luchthaven over deze periode. Er is niet onderzocht of gevalideerd hoe het gebruik van andere vliegtuigen of andere routes uitwerkt.

Als stap in het proces naar het formeel voorschrijven van Doc.29 beveelt het RIVM aan om een algehele, dus meer uitgebreide beoordeling van de Doc.29 implementatie voor Schiphol te maken. Tot nu toe is op onderdelen getoetst hoe goed het model is geïmplementeerd. Het strekt tot de aanbeveling om alsnog te beoordelen of de Doc.29 implementatie voor Schiphol voldoende kwaliteit biedt voor de toepassingen ten aanzien van beleidvorming en handhaving nu en in de toekomst.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Els van Schie
Directeur Milieu & Veiligheid

10.2.e

Datum
18 februari 2019

Ons kenmerk
011/2019 M&V EvS/ST/avdb

Datum
18 februari 2019

Ons kenmerk
011/2019 M&V EvS/ST/avdb

Bijlage 1: RIVM review NLR trendvalidatie (NLR-CR-2017-371 | oktober 2018)

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een trendvalidatie van Doc.29 Schiphol berekeningen uitgevoerd. Doc.29 is de benaming voor het Europese geluidmodel waarmee vliegtuiggeluidcontouren rondom luchthavens kunnen worden berekend. Dit model is de beoogde opvolger voor het huidige Nederlandse rekenvoorschrift (NRM) voor Schiphol. Het RIVM is door het ministerie van IenW gevraagd om een review uit te voeren op het NLR trendvalidatierapport. Bij de review is specifiek aandacht besteed aan onderstaande vragen:

1. het probleem c.q. de vraagstelling - is deze duidelijk en is deze beantwoord?
2. de methodologie - is de door het NLR-gehanteerde methodologie correct?
3. de conclusies - zijn deze logisch en navolgbaar en terug te leiden naar de data en analyses?
4. de compleetheid - is het rapport volledig?

Afbakening
Onder trendvalidatie wordt in het NLR rapport "Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen" verstaan: een vergelijking van de patronen in de tijd met de patronen in de berekende en de gemeten geluidbelasting. Voor deze vergelijking zijn over een periode van 10 maanden gemeten en berekende geluidbelastingen per maand met elkaar vergeleken. In de vergelijking met de berekende geluidbelasting zijn zowel de berekeningen met Doc.29 als met het NRM betrokken. Met de resultaten van de validatie wordt een indicatie gegeven van de mate van overeenkomst van de modelresultaten met geluidmetingen rondom Schiphol. Het geeft in absolute zin inzicht in de verschillen tussen meten en berekenen en het geeft inzicht hoe goed de gemeten geluidveranderingen binnen de beschouwde periode van 10 maanden (trends) door het model gereproduceerd worden.

Samenvatting bevindingen RIVM NLR trendvalidatierapport
Door het gebruik van Doc.29 zijn de verschillen tussen meten en rekenen gemiddeld genomen kleiner dan bij het NRM en de correlatie tussen meten en rekenen neemt met Doc.29 toe. Net als bij het NRM zijn ook de met Doc.29 berekende geluidbelastingen over het algemeen lager dan de metingen. Uit het NLR onderzoek blijkt dat de oorzaken hiervoor liggen zowel bij de geluidmodellering als bij de metingen, beide kennen onnauwkeurigheden. Deze discrepantie heeft overigens geen invloed op de huidige handhavingssystematiek omdat die alleen op basis van modelberekeningen plaatsvindt.

De in het NLR rapport gehanteerde methodologie is geschikt om antwoorden te kunnen geven op de gestelde onderzoeksvragen in het rapport. Hierbij wordt opgemerkt dat de beschouwde periode van 10 maanden relatief kort is. De trendvalidatie heeft betrekking op de referentie periode die in het MER Schiphol is toegepast (2014-2015) en valideert daarmee alleen de operationele veranderingen over deze periode. De trendvalidatie geeft geen volledige garantie dat Doc.29 (inclusief de invoerafspraken) ook bij toekomstige veranderingen in bijvoorbeeld vlootsamenstelling of vliegpatroon vergelijkbaar goed blijft presteren. Desondanks is de validatie in de ogen van het RIVM voldoende robuust voor het duiden van de huidige verschillen tussen het meten en berekenen van vliegtuiggeluid met Doc.29. Belangrijk is dat de trendvalidatie betrekking heeft op Doc.29 in combinatie met de Schiphol specifieke invoerafspraken (dit zijn afspraken over de bewerking van de relevante invoergegevens zodat ze in het rekenmodel gebruikt kunnen worden en betreft bv. de prestatieprofielen en geluidgegevens). Doc.29 is in deze vorm dus alleen bruikbaar voor Schiphol en het huidige gebruik van luchthaven en luchtruim.
Vanuit o.a. het verbeteren van het vertrouwen in het model is het wenselijk om verschillen tussen metingen en berekeningen verder te bestuderen. Ook is het wenselijk om periodieke trendvalidaties voor te zetten om de kwaliteit continu te kunnen blijven borgen.

Bevindingen NLR trendvalidatie rapportage

In de volgende alinea's wordt de vraagstelling, gehanteerde methodologie en de conclusies besproken. Eerst worden de bevindingen uit het NLR rapport aangehaald, daarna volgt de bevinding door het RIVM.

1. Vraagstelling

1.a Onderzoeksvragen trendvalidatie rapport

De aanleiding voor het NLR onderzoek was de implementatie van Doc.29 met als doel een oordeel te vormen over de correctheid van Doc.29 resultaten voor de voorspelling van de geluidsituatie voor Schiphol. Met

dit doel in het achterhoofd zijn de volgende onderzoeksvragen gedefinieerd:

1. Volgen de berekende geluidbelasting en de geluidbelasting op basis van metingen dezelfde trends?
2. Wat is de correlatie tussen berekende en gemeten geluidniveaus?
3. Zijn de verschillen tussen meten en rekenen voor een aantal individuele vliegtuigtypes vergelijkbaar?

1.b Beoordeling vraagstelling

De vragen die in het trendvalidatie rapport zijn onderzocht en beantwoord dragen bij aan een oordeel over de inzetbaarheid van het Doc.29-model voor Schiphol. De vragen zijn duidelijk geformuleerd en worden in de rapportage beantwoord aan de hand van data-analyses.
De vraagstelling in de NLR trendvalidatierapportage is technisch van aard en maakt onderdeel uit van het proces naar de overgang van NRM naar Doc.29 implementatie. Als stap in het proces naar het formeel voorschrijven van Doc.29 beveelt het RIVM aan om een algehele beoordeling van de Doc.29 implementatie voor Schiphol (dus trendvalidatie en incl. overige beoordelingen[1]) te maken. Tot nu toe is op onderdelen getoetst hoe goed het model is geïmplementeerd. De beoordeelde NLR trendvalidatie studie was een gelegenheid geweest om te beoordelen of de Doc.29 implementatie voor Schiphol voldoende kwaliteit biedt voor de toepassingen ten aanzien van beleidvorming en handhaving nu en in de toekomst.

2 Methodologie

2.a Gevolgde methodologie NLR

De methodologie voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen is gebaseerd op het uitvoeren van vergelijkingen tussen metingen en berekeningen. De vliegtuiggeluidmetingen zijn afkomstig van acht meetpunten uit het *Noise Monitoring System* (NOMOS) rondom Schiphol. De geselecteerde acht meetpunten beslaan het gebied ten zuiden, oosten en noorden van Schiphol en variëren van kort bij een start/landingsbaan tot een grote afstand van de luchthaven. De meetpunten zijn representatief om de verschillen in vliegtuigen en aan/afvliegroutes te registreren. Deze metingen zijn vergeleken met berekeningsresultaten van het Doc.29 en het NRM. Alleen metingen die gekoppeld konden worden aan vliegtuigen zijn onderdeel geworden van de dataset. Dit betekent dat een vliegtuig dat niet boven de drempelwaarde van meetpost uitkwam geen onderdeel wordt van de analyse. Een relatief klein vliegtuig dat ver van de luchthaven vliegt komt moeilijker boven deze drempelwaarde uit dan grote vliegtuigen. Kleine vliegtuigen vallen daardoor als eerste buiten de dataset. De vergelijking die in het rapport

[1] Peer Review of Noise Modelling using ECAC Doc. 29 for Amsterdam Schiphol Airport. D. Rhodes, UK Civil Aviation Authority, October 2018.

wordt gemaakt heeft daardoor voornamelijk betrekking op een deel van de vliegtuigvloot. Het betreft hier overigens wel het deel van de vliegtuigvloot dat de meeste impact op de geluidbelasting heeft.

Voor het beantwoorden van vraag 1 (*Volgen de berekende en gemeten geluidbelasting dezelfde trends?*) heeft het NLR maandgemiddelde geluidbelastingen naast elkaar gezet. Vergelijkingen van meet- en berekeningsresultaten van individuele vliegtuigevents zijn benut voor het beantwoorden van vraag 3 (*Zijn de verschillen tussen gemeten en berekende voor een aantal individuele vliegtuigtypes vergelijkbaar?*). De resultaten van deze vergelijkingen zijn met grafieken gevisualiseerd. Resultaten van individuele vliegtuigevents zijn tevens benut voor het berekenen van correlatiecoëfficiënten (beantwoording van vraag 2). De aanleiding voor de vergelijking per type vliegtuig is dat in Doc.29 gerekend wordt per vliegtuigtype, dit in tegenstelling tot het NRM waar gerekend wordt met categorieën van vliegtuigtypen.

Het NLR heeft in haar analyses aandacht voor de beperkingen van geluidmetingen. Zo heeft het NLR in zijn rapport aandacht besteed aan de invloed van harde wind op de meetresultaten. Vooral in de wintermaanden is de invloed op de meetresultaten merkbaar. De invloed hierop is duidelijk gevisualiseerd aan de hand van grafieken.

2.b Beoordeling methodologie

Het rapport rapporteert voor verschillende situaties (*overall*, per meetpunt, onderscheid tussen starts/landingen) correlatiecoëfficiënten tussen meten en berekenen. Uit de rapportage wordt niet duidelijk hoe groot de steekproef is waarop de correlatiecoëfficiënten zijn bepaald. Bij navraag blijkt dat de dataset voldoende groot is (ca. 160.000 starts en landingen) om statistische uitspraken te doen. In de rapportage zijn alleen de correlatiecoëfficiënten gegeven. Additionele statistisch relevante informatie die meer inzicht geeft over de verschillen tussen meten en rekenen, zoals de standaarddeviatie, ontbreekt.

De door het NLR gehanteerde methodologie is geschikt om antwoorden te kunnen geven op de gestelde onderzoeksvragen. Daarbij wordt opgemerkt dat de gehanteerde periode van 10 maanden relatief kort is voor een (trend)validatie. De veranderingen in het operationele systeem is in deze 10 maanden zijn relatief beperkt. De trendvalidatie heeft betrekking op de referentieperiode[2] uit het MER en valideert daarmee alleen de operationele veranderingen over deze periode.

Overall beschouwd is de mening van het RIVM dat de gehanteerde methodologie voldoende robuust is voor een eerste indicatie over de

[2] 1 mei 2014 tot en met 28 februari 2015

verschillen tussen meten en rekenen bij de implementatie van Doc.29 voor Schiphol. De in het NLR rapport uitgevoerde nadere analyses geven inzicht in oorzaken van verschillen tussen metingen en berekeningen. Eén van de nadere analyses heeft betrekking op de invloed van de gemaakte afspraak over het meenemen van *derating* (het niet met vol vermogen opstijgen)[3] bij het bepalen van de geluidproductie tijdens het opstijgen. Het verdisconteren van *derating* leidt tot een licht betere correlatie tussen metingen en berekeningen.

3. Conclusies NLR rapportage

De conclusies die het NLR naar aanleiding van het onderzoek trekt worden door het RIVM onderschreven. Deze conclusies zijn dat:

- de met Doc.29 en NRM berekende geluidbelasting en de gemeten geluidbelasting dezelfde trends volgen, waarbij de gemeten geluidbelastingen veelal hoger zijn dat de berekende geluidbelasting;
- de correlatie tussen meten en rekenen hoger ligt bij Doc.29 dan bij NRM;
- op hoofdlijnen de met Doc.29 onderzochte vliegtuigtypes hetzelfde beeld laten zien als de vergelijking van de geluidbelasting voor alle vliegtuigtypes gezamenlijk, met daarbij de opmerking dat de verschillen tussen meten en rekenen voor de Boeing 747-400 groter zijn evenals, zij het in mindere mate, bij de Airbus A330-200.

Het rapport geeft voldoende inzicht en verantwoording hoe het NLR tot deze conclusies is gekomen. De conclusies geven antwoord op de onderzoeksvragen zoals deze in het NLR-rapport zijn geformuleerd.

Kanttekeningen en aanbevelingen

Naast bovengenoemde conclusies zijn er enkele kanttekeningen en aanbevelingen te maken naar aanleiding van de review op de NLR rapportage.

Trendvalidatie: beoordeling rekenregels Doc.29 incl. Schiphol specifieke invoerafspraken

Zoals eerder in de notitie opgemerkt wordt in de trendvalidatie een vergelijking gemaakt tussen metingen enerzijds en berekeningen gebaseerd op Doc.29 en NRM anderzijds. Op basis van het rapport wordt niet duidelijk welke onderdelen van de Schiphol specifieke elementen van de Doc.29 berekeningen (zie kader hieronder) bijdragen aan de geconstateerde verbeteringen ten opzichte van het NRM. Voor de uitgevoerde trendvalidatie maakt dit niet uit omdat bij berekeningen de rekenregels van Doc.29 en de Schiphol specifieke invoerafspraken als één

[3] In de huidige NRM afspraken wordt bij het bepalen van de geluidsproductie aangenomen dat de vliegtuigen wel met vol vermogen starten. In Doc.29 is besloten om aan te sluiten bij de gangbare praktijk waarbij met minder dan vol vermogen wordt opgestegen.

geheel worden beschouwd. Dit geldt ook voor berekeningen met het NRM, ook daar zijn de rekenregels en invoerafspraken één geheel.

Trendvalidatie: beoordeling rekenregels Doc.29 èn invoerafspraken
Voordat met het Europese Doc.29 model Schipholberekeningen uitgevoerd kunnen worden is het noodzakelijk dat de specifieke operationele Schiphol gegevens worden vertaald naar Schiphol specifieke invoergegevens. Door de andere rekensystematiek in Doc.29 is de vertaling van de operationele Schiphol gegevens anders dan bij het NRM. In Nederland zijn hiervoor eenduidige aanvullende afspraken gemaakt, met als doel dat Doc.29 uniform, dus door meerdere partijen, gebruikt kan worden zo dat bij gelijke invoergegevens dezelfde geluidbelasting wordt berekend onafhankelijk van welke partij de berekeningen uitvoert. In de NLR-trendvalidatie worden de berekende en gemeten geluidbelasting vergeleken. Dit betekent voor de trendvalidatie dat tegelijkertijd met de rekenregels van Doc.29 (die uit Europa komen) ook de Schiphol specifieke invoerafspraken zijn gevalideerd.

Verschil metingen en berekeningen geen invloed op handhavingssystematiek
Een verkleining van het gemiddelde verschil tussen metingen en berekeningen, zoals Doc.29 laat zien, betekent nog geen verbetering van de handhavingssystematiek (zie kader hieronder). De verbeterde correlatie lijkt eerder te duiden een wijziging van de *offset* (verschil meten en berekenen).

Datum
18 februari 2019

Ons kenmerk
011/2019 M&V EvS/ST/avdb

Invloed verschil meten-berekenen op handhavingssystematiek Schiphol
Afwijkingen tussen metingen en berekeningen hebben geen invloed op de handhavingssystematiek. Geluidmetingen zijn momenteel geen onderdeel van het handhavingsinstrumentarium. Zowel de normwaarden voor geluid als handhavingsresultaten zijn beide gebaseerd op berekeningen uitgevoerd met dezelfde methode. De normwaarden zijn berekend aan de hand van een referentiescenario. Bij aanpassing van de rekensystematiek wordt het referentiescenario opnieuw doorgerekend met de nieuwe methode en veranderen de normwaarden. Een verschil tussen meten en berekenen is dus in dezelfde mate aanwezig in de normwaarde als in het handhavingsresultaat (c.q. de *offset*). Een kleinere *offset* heeft geen effect op de handhaving.

Verschillen tussen meten en rekenen zijn onwenselijke, omdat het afbreuk doet aan het voorspellende vermogen van het rekenmodel. De verschillen zijn ook onvermijdbaar. Een rekenmodel blijft een vereenvoudiging van de werkelijkheid op basis van de huidige kennis.

Structureel uitvoeren trendvalidatie
Zoals het NLR in het rapport concludeert volgen Doc.29 en NRM dezelfde trends. Aan de hand van de correlatiecoëfficiënt wordt geconcludeerd dat Doc.29 beter scoort dan NRM. Het rapport mist aanvullende (statistische) analyses om dit hard te onderbouwen. Daarnaast is de uitgevoerde trendvalidatie een momentopname en bestudeert de verschillen tussen meten en rekenen voor een periode van 10 maanden. Bij een trendvalidatie over een langere periode, of bij meerdere trendvalidaties over opeenvolgende periodes, wordt duidelijker hoe het model reageert op veranderingen in het operationele systeem. Het blijft onduidelijk of veranderingen in de geluidbelasting als gevolg van operationele veranderingen op Schiphol met Doc.29 structureel beter worden berekend dan met NRM. Kortom de huidige resultaten zijn veelbelovend, maar geven geen inzicht in hoeverre Doc.29 (inclusief de invoerafspraken) ook bij toekomstige veranderingen in bijvoorbeeld vlootsamenstelling of vliegpatroon vergelijkbaar goed blijft presteren.
Aanbevolen wordt om trendvalidaties structureel uit te voeren voor het bewaken van de betrouwbaarheid van Doc.29 en de daarmee samenhangende invoerafspraken. Tevens wordt aanbevolen om hieraan een methodiek te koppelen die toeziet op het zorgvuldig en objectief implementeren van aanpassingen aan de invoerafspraken indien hier aanleiding toe is.

Nader onderzoek voor het verklaren van de meet- en berekeningsverschillen blijft wenselijk, evenals het voorzetten van een onafhankelijke de trendvalidatie om de kwaliteit continu te kunnen blijven borgen. Bij een jaarlijkse trendvalidatie kan geborgd worden dat eventuele discrepanties tussen metingen en berekeningen met Doc.29 tijdig worden onderkend. Vervolgens kan hier actie op ondernomen worden. Dit sluit aan bij een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid zoals deze door het ministerie van IenW wordt opgezet.

Nader onderzoek naar verschillen meten-rekenen winterperiode en specifieke vliegtuigbijdragen
Het onderzoek laat zien dat in de winterperiode de verschillen tussen meten en rekenen groter is dan in andere perioden van het jaar. In het rapport wordt aangegeven, dat één van de oorzaken van deze verschillen het onjuist toewijzen van gemeten geluidbelastingen aan vliegtuigen kan zijn. Het toepassen van een windfilter (uitselecteren van metingen die ten onrechte zijn toegewezen aan vliegtuigpassages) leidt tot een verbeterde correlatie tussen metingen en berekeningen, maar verklaart nog niet volledig het grotere verschil. Aanbevolen wordt om na te gaan wat andere oorzaken van het grotere verschil tussen meten en rekenen in de winterperiode kan zijn.

De geconstateerde onderschatting van de vliegtuigbijdrage van Boeing 747-400 is een punt van aandacht. Met de verwachte uitfasering van de Boeing 747-400 vliegtuigen door de KLM heeft dit mogelijk effect op geluidbelastingresultaten in de toekomst. Door het uitvoeren van trendvalidaties (vergelijking meten en berekenen) kan vinger aan de pols worden gehouden met betrekking tot dergelijke operationele veranderingen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Data-analyse 4e baan
Datum: vrijdag 22 februari 2019 13:40:16
Bijlagen: bijlage_3.uitwerking_normen.pdf
image001.png
image003.png

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e @to70.nl>
Verzonden: vrijdag 22 februari 2019 13:25
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Data-analyse 4e baan

Hi 10.2.e,

Je vroeg mij om uiteen te zetten wat voor data-analyse ik voor ogen zou hebben om naar de regel 4e baan te kijken.

Eerder is een data-analyse gedaan o.b.v. gerealiseerd baangebruik en verkeer in 2011 en 2012. Op basis van die data-analyse zijn de regels en normen ingericht zoals ze zijn. Met die analyse is bijv. vastgesteld dat in de randen van de piek vaak nog een tweede baan wordt ingezet, en dat de regels daar de ruimte voor moeten bieden. Ook is het aandeel van het verkeer op de westelijke baan in een landingspiek op deze analyse vastgesteld. Het resultaat van die analyses is in bijlage 3 bij het advies uit 2013 opgenomen. Wat daar in staat is uiteraard slechts een deel van wat is bekeken, alleen het relevante deel is opgenomen.

In 2011/2012 was er nog maar beperkt inzet van de vierde baan. Veel analyses zijn daar toen niet op gedaan om goed grip te krijgen op die situaties om daar specifieke regels op te kunnen maken en evt. uitzonderingen op te kunnen baseren. Ik kan me voorstellen dat dat nu wel kan. Wat je met de data-analyse bereikt, is dat je beter grip en understanding krijgt van de inzet van de vierde baan, wat mogelijk aanknopingspunten geeft voor precisering van de regel. Typische analyses zouden zijn om te kijken naar onder welke omstandigheden de vierde baan wordt ingezet (weer, baancombinaties, verkeersaanbod, etc.), waarom onder dezelfde omstandigheden de vierde baan ook wel eens niet wordt ingezet, etc. Een specifiek punt om naar te kijken is het gebruik van de vierde baan op dagen/momenten dat de uitzonderingsregels van toepassing zijn.

Helpt dat?

Groet,

10.2.e

To70 | Managing Director
Mob: 10.2.e
Email: 10.2.e @to70.nl
Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands
Tel: +31 70 392 23 22

Van: 10.2.e - DGB; 10.2.e To70); 10.2.e - DGB 10.2.e (To70); 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst
Datum: donderdag 14 maart 2019 09:39:39
Bijlagen: Brainstorm nieuw geluidstelsel v2.pdf

Hi allen,

Zie bijgesloten een aantal sheets die ik straks wil doornemen met jullie. De slides zijn opgebouwd op basis van een aantal tegenstellingen die in het Aldersadvies zijn opgenomen. Hiervan worden er al een aantal opgepakt in verschillende programma's, maar er zijn ook drie wat meer inhoudelijke vraagstukken die nog opgelost moeten worden. Dit gaat om de volgende drie:

- Geluidreductie vs. volumestijging
- Beleidsvoering vs. individuele behoeftes (beleving)
- Milieuruimte vs. milieuruimte

Ons doel van het gesprek is om (mogelijke) vervolgacties te bepalen waarmee wij 10.2.e verder kunnen werken aan concrete oplossingsrichtingen voor een nieuw geluidstelsel.

Ik zal jullie stap voor stap door de sheets nemen en hopelijk een mooie discussie starten. Zullen we afspreken op 12D en daar een plekje zoeken? Graag dan de sheets meenemen op de laptop.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: donderdag 14 maart 2019 08:37
Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e x (To70) <10.2.e @to70.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (To70) 10.2.e @to70.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst

Hi allen,

10.2.e 10.2 en ik zorgen ervoor dat de slides nog voor de sessie worden rondgestuurd.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 14 maart 2019 07:39
Aan: 10.2.e (To70) <10.2.e x@to70.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (To70) 10.2.e @to70.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst

Ivm aansluitende afspraken graag bij ons, presentatie moet dan wel op laptop. Tot straks.

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e (To70) 10.2.e @to70.nl>
Datum: woensdag 13 mrt. 2019 9:35 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e) - DGB 10.2.e @minienw.nl>,10.2.e (To70) 10.2.e @to70.nl>, 10.2.e - BSK <10.2.e r@minienw.nl>, 10.2.e) - DGB 10.2.e
Stremler, J.A. (Jaco) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst

Het is voor ons om het even. Laat ons morgen maar weten waar we afspreken; kan dus ook bij ons.

Fijne avond.

Groet,

10.2.e

To70 | Managing Director
Mob: 10.2.e

From: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Sent: Wednesday, March 13, 2019 21:32
To: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (To70) <10.2.e @to70.nl>; 10.2.e (To70) <10.2.e @to70.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Subject: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst

Hi,

In principes was dat de bedoeling, maar er was geen zaaltje meer beschikbaar.
Wellicht ergens op de 12e zelf...of anders zou het evt. bij to70 kunnen?

grt

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 13 maart 2019 16:26
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @to70.nl; 10.2.e (To70) 10.2.e @to70.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst

Ha

@ de mannen van To70, komen jullie morgen naar ons?

Groeten

10.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 28 februari 2019 11:52
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e @to70.nl; 10.2.e (To70); 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Brainstorm milieuruimte en milieuwinst
Tijd: donderdag 14 maart 2019 11:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: nog nader te bepalen

Poging 2

Allen,

Ik prik dit tijdstip om verder na te denken over "milieuruimte/milieuwinst"
o.a. naar aanleiding van de diverse opmerkingen die in het verslag van Alders staan.
10.2.e en ik werken aan een opzet voor de sessie. Dit is tot dusver het enige moment dat een aantal tegelijk in de week vd 11e kunnen.

Grt

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Document 37.1

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Brainstorm nieuw geluidstelsel

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 14 maart 2019

Tegenstellingen in Aldersadvies

‘al uitgewerkte’ tegenstellingen

- Metingen vs. berekeningen
- Voorspellen vs. controleren
- Luchthaven als initiatiefnemer vs. Rijk als initiatiefnemer

‘nog openstaande’ tegenstellingen

- Geluidreductie vs. volumestijging
- Beleidsvoering vs. individuele behoeftes (beleving)
- Milieuruimte vs. milieuruimte

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Brainstorm nieuw geluidstelsel

Onderdeel I

‘Al uitgewerkte’ tegenstellingen uit het Aldersadvies

‘Al uitgewerkte’ tegenstellingen

‘al uitgewerkte’ tegenstellingen

- Metingen vs. berekeningen
- Voorspellen vs. controleren
- Luchthaven als initiatiefnemer vs. Rijk als initiatiefnemer

‘nog openstaande’ tegenstellingen

- Geluidreductie vs. volumestijging
- Beleidsvoering vs. individuele behoeftes (beleving)
- Milieuruimte vs. milieuruimte

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Brainstorm nieuw geluidstelsel

Onderdeel II

‘nog openstaande’ tegenstellingen uit het Aldersadvies

‘nog openstaande’ tegenstellingen

‘al uitgewerkte’ tegenstellingen

- Metingen vs. berekeningen
- Voorspellen vs. controleren
- Luchthaven als initiatiefnemer vs. Rijk als initiatiefnemer

‘nog openstaande’ tegenstellingen

- Geluidreductie vs. volumestijging
- Beleidsvoering vs. individuele behoeftes (beleving)
- Milieuruimte vs. milieuruimte

Geluidreductie vs. Volumestijging

“Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen nauwelijks of niet waarneembaar is op de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop de vliegtuigen passeren. Ieder individueel vliegtuig produceert daarbij voor de omwonende een buitengewoon hoog geluidvolume. Voor de collectieve geluidsberekening in het stelsel van gelijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel. Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad.”

Passage uit Aldersadvies – pagina 3

Geluidreductie vs. Volumestijging

- Vertrekpunt
  - Verhouding volumegroei en geluidreductie staat niet meer in relatie to hinderbeleving (belevingsmonitor ORS en Aldersadvies)
  - Effect vlootontwikkeling onvoldoende inzichtelijk gemaakt
  - Binnengebied neemt de hinder toe door volumestijging, zonder iets te merken van geluidreductie van vloot

- Mogelijke oplossingsrichtingen
  - Inzichtelijk maken geluidreductie vloot o.b.v. gedragen data
  - Zoektocht naar nieuwe definitie binnen- en buitengebied (of per gemeente/wijk)
  - Van beleid o.b.v. geluidbelasting naar beleid op basis van aantal bewegingen

Beleid vs. beleving

“Daarnaast verdient het aanbeveling voor het binnengebied een verder verbeterd omgevingsbeleid te voeren waarin, meer dan tot nu toe, rekening wordt gehouden met de individuele behoeften van omwonenden in de meest getroffen gebieden. Voor het buitengebied wordt aandacht gevraagd voor het laag aanvliegen van het landend verkeer over grote afstanden. Het zou een belangrijke bron van ervaren hinder wegnemen als daarvoor een oplossing kan worden gevonden.”

Passage uit Aldersadvies – pagina 3

Beleid vs. beleving - internationaal

Land	Norm	Bijzonderheden
België	55 dB(A) L_{den} 50 dB(A) L_{night}	Alleen monitoren effecten. Geen ruimtelijke ordening. Geen handhaving
Denemarken	55dB(A) L_{den} 60dB(A) L_{den} 50dB(A) L_{den}	Limiet voor woongebieden Limiet voor woningen in dunbevolkt gebied Limiet voor recreatiegebieden met overnachtingsmogelijkheden
Ierland	55 dB(A) L_{den} 50 dB(A) L_{night}	Geldt alleen voor Dublin. Geen (ruimtelijke) beperkingen rond andere luchthavens. Geen handhaving.
Oostenrijk	65 dB(A) L_{den} 55 dB(A) L_{night}	Grenswaarden voor milieu-effect-studies en voor actieplannen. 45 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night} worden wel in kaart gebracht.
Verenigd Koninkrijk	57 dB(A) $L_{Aeq,16}$	Bepaald voor drie zomermaanden. Geen ruimtelijke ordening.
Zwitserland	55 dB(A) $L_{Aeq,16}$ 45 dB(A) L_{night}	Voor ruimtelijke beperkingen
	50 dB(A) $L_{Aeq,16}$ 40 dB(A) L_{night}	Voor operationele maatregelen

Beleid vs. beleving

- Vertrekpunt
  - Verschuiving van algemene behoeftes naar individuele behoeftes
  - (Unieke) operatie Schiphol vraagt om unieke aanpak m.b.t. beleid omtrent hinderbeperking
  - Totale geluidbelasting (in meerdere vormen) is internationaal gezien de beste maat voor in kaart brengen van geluidbelasting en doorvertaling naar geluidhinder

- Mogelijke oplossingsrichtingen
  - Zoektocht naar nieuwe definitie binnen- en buitengebied (of per gemeente/wijk)
  - Van beleid o.b.v. geluidbelasting naar beleid op basis van aantal bewegingen
  - ....

Milieuruimte vs. milieuruimte

*“Hiermee zijn er **verschillende interpretaties over de milieuruimte** die beschikbaar is die eerst opgelost moeten worden voordat de concept MER kan dienen als bron voor het exact bepalen van milieuruimte die voor verdeling in aanmerking komt. Dit punt verdient **aandacht in de Luchtvaartnota**, zeker ook in combinatie met het hiervoor behandelde **verschil tussen de berekende en door bewoners ervaren milieuwinst**. Het verdient aanbeveling om in de discussie over prognoses de met meteo gecorrigeerde realisatie cijfers van het voorgaande jaar te betrekken. In de maatschappelijke discussie vergroot het de acceptatie als realisatie en prognose een herleidbare relatie hebben.”*

Milieuruimte vs. milieuruimte

- Vertrekpunt
  - Geen unaniem gedragen definitie van milieuruimte
  - Advies om in de luchtvaartnota de definitie op te nemen waar alle partijen zich in kunnen vinden
  - Verschillen tussen berekende en gemeten waardes en verschillen tussen prognose en realisatie
- Mogelijke oplossingsrichtingen
  - Inzichtelijk maken wat er feitelijk aan hinderbeperking is gerealiseerd en dat gebruiken om de discussie mee te voeren
  - ….
  - ….

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Rapport actualisatie GWC
Datum: vrijdag 22 maart 2019 11:19:47
Bijlagen: 19.171.02 Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol - Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria.pdf
image001.png
image003.png

Ik ben akkoord met het rapport zo. Passage over fout profiel staat onderaan pagina 25/bovenaan pagina 26. Mocht er nog iets zijn, let me know.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e @to70.nl>
Verzonden: donderdag 21 maart 2019 09:06
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Rapport actualisatie GWC

Allen,

Bijgaand ontvangen jullie de eindrapportage van het rapport over de “Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol”. De laatste opmerkingen zijn verwerkt, de stukken van de deskundigen zijn toegevoegd en ik heb een paragraaf 7.4 opgenomen om in te gaan op de aanbeveling van de experts.

Ik hoor graag of deze versie hiermee akkoord is.

Groet,

10.2.e

To70 | Managing Director
Mob: 10.2.e
Email: 10.2.e @to70.nl
Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands
Tel: +31 70 392 23 22

Van: 10.2.e
Aan: Omgevingsraad Schiphol
Onderwerp: Notificatie verkeersverdelingsregel Schiphol en Lelystad Airport
Datum: dinsdag 26 maart 2019 10:01:27

Geachte leden van het Regioforum,

Op verzoek van het ministerie wijzen wij u erop dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ter informatie een aangepaste verkeersverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad Airport aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze regel is aangepast na een internetconsultatie, overleg met betrokken marktpartijen en met de Europese Commissie. Meer informatie treft u op de website van de Omgevingsraad Schiphol: https://www.omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/notificatie-verkeersverdelingsregel-schiphol-lelystad/

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Omgevingsraad Schiphol
PRAAT MEE!
www.omgevingsraadschiphol.nl
023 - 568 52 30

Please consider the environment before printing e-mail

vodafone NL 4G 08:34 82%

Document 43

10.2.e

10.2.e

OK, proberen we het later. Waarschijnlijk ergens in de middag. Gr. 10.2.e

Dan graag tussen 13:00 en 14:00 uur. Ben daarna druk met plenair debat over Lelystad/ Luchtruim

di 18 dec. 11:59

Ga ik proberen.

wo 27 mrt. 14:21

Ha 10.2.e, probeerde je te bellen om je te informeren over een kamerbrief die zo uit gaat over Schiphol. Daarin kondigen we parallelle aanpak aan voor het LVB. Eerst verankeren stelsel met 500k en parallel werken aan LVB voor eerste jaren na 2020. 10.2.g 10.2.g Heb zojuist 10.2.e bijgepraat. Groet, Jaco

Bericht

Document 44

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: Vertaling globale scan naar uitgangspunten MER
Datum: woensdag 27 maart 2019 09:23:00
Bijlagen: image001.gif

Beste 10.2e, dank voor je mail. Extra verwijzing zal ik nog even toevoegen

Van: 10.2e
Verzonden: woensdag 27 maart 2019 07:31
Aan: 10.2e - BSK
CC: 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: Vertaling globale scan naar uitgangspunten MER

Dag 10.2e,
We hebben de lijst met aanvullende aandachtspunten bekeken. Enige opmerking van onze kant betreft de inconsistenties in de gerapporteerde emissies naar de lucht (tussen hoofdrapport en deelrapport). Er is nu een algemeen aandachtspunt van gemaakt. Een extra verwijzing naar het onderwerp luchtkwaliteit mist.
Verder geen opmerkingen.
Met vriendelijke groet,
10.2e

From: 10.2e - BSK [mailto:10.2e @minienw.nl]
Sent: vrijdag 22 maart 2019 10:39
To: 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI
Subject: RE: Vertaling globale scan naar uitgangspunten MER

Beste 10.2e,
Graag wil ik je vragen uiterlijk volgende week woensdag een reactie te geven op de vertaling van jullie opmerkingen in de lijst met aanvullende aandachtspunten zoals we deze in een brief aan Schiphol willen voorleggen. Deze lijst is een aanvulling vanuit onze bg-rol en uitsluitend voor het 500k-scenario; vanuit DGLM wordt naar verwachting volgende wk woensdag een brief gestuurd naar Schiphol over de afronding van het MER. Zodra deze verstuurd is informeer ik je direct. Ik heb in het eerdere document een reactie gegeven op jullie opmerkingen zodat je kunt volgen hoe deze is verwerkt.
Dank en groet, 10.2e

Van: 10.2e
Verzonden: donderdag 14 februari 2019 12:57
Aan: 10.2e - BSK
CC: 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: Vertaling globale scan naar uitgangspunten MER

Beste 10.2e en 10.2e,
De passages die betrekking hebben op de globale scan van het RIVM zijn door de verschillende medewerkers bekeken. Zij hebben hun opmerkingen in het document gezet. Zoals gevraagd is alleen nagegaan of de gemarkeerde passages (blauw en groen gemarkeerd) overeenkomen met de hierbij horende bevindingen uit de globale scan.
Er zijn in het document enkele verwijzingen naar het RIVM opgenomen. Deze zijn niet passend, aangezien het punten van het bevoegd gezag betref. Graag de verwijzingen weglaten.
Als er vragen zijn, laat me ze dan weten.
Met vriendelijke groet,
10.2e

cid:image001.gif@01D47B60.40575890

ir. 10.2e MBA
Centrum Veiligheid
Postbus 1, 3720 BA BILTHOVEN
Tel: +31 10.2e
Mob: +31 10.2e
e-mail: 10.2e @rivm.nl
www.rivm.nl

From: 10.2e - BSK [mailto:10.2e @minienm.nl]

Sent: dinsdag 29 januari 2019 10:38
To: 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI
Subject: Vertaling globale scan naar uitgangspunten MER

Ha 10.2e , zoals zojuist besproken bijgevoegd de vertaling van globale scan naar de uitgangspunten, dit vormt de basis voor de formele brief aan de initiatiefnemer om aanvullingen op het MER. Graag een check op deze vertaling, en tzt de vertaling in formele brief. Groet!

10.2e
10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving

.....

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW
Check ons jaarverslag! Doorbouwen aan duurzaamheid

.....

M +316 10.2e
10.2e @minienm.nl
Het verhaal van IenW

.....

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's

verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e (Adecs Airinfra Consultants BV)
Aan: 10.2e - DGB 10.2e - DGB
Cc: 10.2e (Adecs Airinfra Consultants BV) 10.2e (CE); 10.2e (Adecs Airinfra Consultants BV)
Onderwerp: Benodigde gegevens/modellen vervolgonderzoek nachtregime Schiphol
Datum: donderdag 28 maart 2019 09:33 08
Bijlagen: image001.png
image003.png
image006.png
image007.png

Beste 10.2e en 10.2e,

Hierbij onze lijst van benodigde gegevens/modellen voor vervolgonderzoek van het nachtregime Schiphol. Deze lijst is niet definitief, het is mogelijk dat er naar aanleiding van de geleverde gegevens en het onderzoek aanvullende vragen ontstaan. De verdeling is als volgt opgesplitst:

- Economische en netwerkeffecten
- Geluidsbelasting en slaapverstoring
- Beide onderzoeken

Economische en netwerkeffecten
Voor de economische analyse is het gewenst dat de gerealiseerde nachtvluchten van de afgelopen drie tot vijf jaar aangeleverd worden. Vorige keer is dat op deze manier aangeleverd:

datetime_ACT	A/D	Airline	AC_typeICAO	PAX_FRE	Airport	airp_ICAO	NETWERK_SEGMENT
1-11-2016 0:00:00	A	Transavia	B738	P	Barcelona	LEBL	3

Effecten geluidsbelasting en slaapverstoring

1. Gebruik en toegang tot het rekenmodel DAISY, met de dataset inclusief doc29 en correcties van de technical challenge zoals ook toegepast voor de MER.
2. Prognose-/invoergegevens verkeer MER 500k/32k nacht.
3. Toestemming gebruik DAISY voor het berekenen van de geluidbelasting.
4. Lijst van maatschappijen met informatie met betrekking tot type maatschappij (Freight/Passenger/Combi), LCC J/N, KLM Partner J/N, Homecarrier J/N, Skyteam J/N (update t.o.v. 2018)

Voor beide onderzoeken
Verkeersgegevens (traffic) zowel voor het gebruiksplan als voor het gebruiksjaar over 2015, 2016, 2017 en 2018.

Als er iets onduidelijk is, dan horen we dat graag.

Met vriendelijke groet / Kind regards,
10.2e
Airport Consultant

e-mail 10.2e @airinfra.eu **web:** www.airinfra.eu
tel.: +31 10.2e **mob.:** +31 10.2e
post: Prinses Beatrixlaan 542 | 2595 BM | Den Haag | The Netherlands

Document 50.1

Van: 10.2e @to70.nl>
Verzonden: maandag 18 maart 2019 09:46
Aan: 10.2e @gmail.com10.2e schiphol.nl>
CC: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Uurcapaciteit

Hi 10.2e

Onderstaande tabel geeft de resultaten van deze simulaties. We hebben vier extra simulaties gedaan (nr 8 – 11 in onderstaande tabel), allen uitgaande van 106/110. De situatie zonder inzet 4e baan resulteert in duidelijk minder gebruik 2e start- en landingsbaan.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Jaar | Volume	2020 | 500k	2020 | 500k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k	2025 | 536k
Uitplaatsing Lelystad	-	-	16k	16k	16k	16k	16k	16k	16k	16k	16k
Capaciteit	106/110	106/110	109/113	109/113	109/113	109/113	109/113	109/113	109/113	109/113	109/113
Operationele capaciteit	106/110	106/110	109/113	112/115	112/115	112/115	112/115	106/110	106/110	106/110	106/110
Verbetering OTP hub	-	-	-	10%	10%	10%	10%	-	10%	10%	10%
Operationele restrictie	-	max. 80	-	-	max. 80	12h	15h	-	-	max. 80	geen 4e baan
Gem vtb 4e baan per dag	36	34	68	51	45	25	41	74	72	53	0
Dagen >= 80 op 4e baan	22	1	152	85	3	2	29	168	163	5	0
Gem vtb 2e startbaan per dag	216	215	256	234	230	214	226	260	260	246	214
Gem vtb 2e landingsbaan per dag	188	188	226	223	222	220	222	230	230	226	215
Aankomstpunctualiteit	68%	67%	68%	71%	70%	70%	70%	66%	65%	64%	63%

Groet,

10.2e

10.2e
Mob: +31 10.2e

From: 10.2e schiphol.nl>
Sent: Wednesday, March 13, 2019 12:41
To: 10.2e @to70.nl>

Cc: 10.2e @minienm.nl>
Subject: Uurcapaciteit

Hoi 10.2e

Zou jij nog een extra baansimulatie kunnen starten. Met 536k, operationele uurcapaciteit 106/110 (dus geen verhoging) en zonder inzet van de vierde baan.

Laat de dienstregeling zelf aub identiek.

Uk zou de resultaten graag maandag willen bespreken.

Ik bel je in de loop van de middag nog.

Groeten, 10.2e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: Opmerkingen 10.2e
Datum: woensdag 3 april 2019 07:53:50
Bijlagen: image001.gif

Hoi 10.2e ,

Bij deze een nabrander van 10.2e . Betreft enkele passages in de tekst. Ik weet dat deze ook al in de eerdere versie stonden van de lijst die jij in januari stuurde. Maar ik stuur zijn opmerkingen voor de volledigheid toch even door. Zijn opmerkingen:

- In de uitgangspunten wordt gevraagd aan te geven waar het LVB ophoudt en waar het LIB begint. Betekent dit dat het LIB en LVB twee aparte trajecten zijn geworden? In het verleden had de dynamiek van het LVB effect op de veranderingen in het LIB.
- Citaat: 'De "winst" die van een (toekomstige) wijziging in rekenmethode het gevolg is komt niet ten goede aan de vliegruimte van de luchthaven, maar moet worden verwerkt in een wijziging van de gelijkwaardigheidscriteria.' Dit is inhoudelijk een onmogelijke opgave. Het oude en het nieuwe doc29 rekenmodel zijn niet hetzelfde. Het verschilresultaat is gebaseerd op meerdere variabelen die tegelijkertijd van invloed zijn en dus telkens verschillend is voor andere scenario's. De omzetting kan m.i. alleen gebaseerd zijn op aannamen en (onderbouwde) keuzes.

Als er vragen zijn, neem dan even contact op met 10.2e .

Groet,

cid:image001.gif@01D47B60.40575890

ir. 10.2e MBA
Centrum Veiligheid
Postbus 1, 3720 BA BILTHOVEN
Tel: +31 10.2e
Mob: +31 10.2e
e-mail: 10.2e @rivm.nl
www.rivm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e @rivm.nl
Cc: 10.2e
Onderwerp: RE: Opmerkingen 10.2e
Datum: woensdag 3 april 2019 09:50:00
Bijlagen: image001.gif
Vervolgvragen bewonersdelegatie inzake CDA okt 2016.docx

Beste 10.2e, het betreffende citaat komt uit de beantwoording van de bewonersdelegatie door CMER. Ter info bijgevoegd.
@10.2e, dank voor het doorzetten van opmerkingen.
Ik probeer zodadelijk even te bellen. Groet, 10.2e

Van: 10.2e
Verzonden: woensdag 3 april 2019 07:54
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: Opmerkingen 10.2e
Hoi 10.2e,
Bij deze een nabrander van 10.2e. Betreft enkele passages in de tekst. Ik weet dat deze ook al in de eerdere versie stonden van de lijst die jij in januari stuurde. Maar ik stuur zijn opmerkingen voor de volledigheid toch even door. Zijn opmerkingen:

- In de uitgangspunten wordt gevraagd aan te geven waar het LVB ophoudt en waar het LIB begint. Betekent dit dat het LIB en LVB twee aparte trajecten zijn geworden? In het verleden had de dynamiek van het LVB effect op de veranderingen in het LIB.
- Citaat: 'De "winst" die van een (toekomstige) wijziging in rekenmethode het gevolg is komt niet ten goede aan de vliegruimte van de luchthaven, maar moet worden verwerkt in een wijziging van de gelijkwaardigheidscriteria.' Dit is inhoudelijk een onmogelijke opgave. Het oude en het nieuwe doc29 rekenmodel zijn niet hetzelfde. Het verschilresultaat is gebaseerd op meerdere variabelen die tegelijkertijd van invloed zijn en dus telkens verschillend is voor andere scenario's. De omzetting kan m.i. alleen gebaseerd zijn op aannamen en (onderbouwde) keuzes.

Als er vragen zijn, neem dan even contact op met 10.2e.
Groet,

cid:image001.gif@01D47B60.40575890

ir. 10.2e MBA
Centrum Veiligheid
Postbus 1, 3720 BA BILTHOVEN
Tel: +31 10.2e
Mob: +31 10.2e
e-mail: 10.2e @rivm.nl
www.rivm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message

was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 54

Van: 10.2e (CE Delft)
Aan: 10.2e - DGB; 10.2e - DGB
Cc: 10.2e (CE Delft)
Onderwerp: Vervolgonderzoek nachtregime Schiphol
Datum: dinsdag 9 april 2019 14:00:30

Beste 10.2e en 10.2e

Voor het vervolgonderzoek nachtregime Schiphol zouden wij graag met de slotcoordinator spreken om beter te begrijpen hoe ze het aantal nachtslots kunnen terugbrengen van 32000 naar 29000.

Zijn daar bepaalde regels voor? Worden de slots proportioneel verminderd per uur, per luchtvaartmaatschappij, of anders?

Dit is voor ons belangrijk omdat we dan kunnen inschatten welke typen maatschappijen geraakt worden en vervolgens, welke gedragsreacties ze kunnen hebben.

Jullie gaven aan dat jullie ons een contactpersoon konden geven bij de slotcoordinator. Kunnen jullie dat doen?

Met vriendelijke groet,
10.2e

10.2e
Director aviation and shipping

CE Delft
Oude Delft 180
2611 HH Delft - The Netherlands
Direct: +31 (0)15-10.2e
Switchboard: 10.2e
Mobile: +31 (0)6-10.2e
www.cedelft.eu

Committed to the Environment

Van: 10.2e (Adecs Airinfra Consultants BV)
Aan: 10.2e - DGB
Cc: 10.2e - DGB;10.2e (CE);10.2e (Adecs Airinfra Consultants BV); Finance Adecs Airinfra
Onderwerp: Aangepaste offerte onderzoek nachtregime i.c.m. evenwichtige aanpak
Datum: dinsdag 9 april 2019 16:33:27
Bijlagen: image001.png
image003.png
image006.png
image007.png
i&w190404offv3.pdf
Rechtsverhouding_DNR2011_juli2013_NED.pdf

Hoi Willemien,

Hierbij weer onze aangepaste offerte. Ik hoor graag of dit zo voldoende is.

Met vriendelijke groet / Kind regards,
10.2e
Airport Consultant

e-mail: 10.2e @airinfra.eu **web:** www.airinfra.eu
tel.: +31 10.2e **mob.:** +31 6 10.2e
post: Prinses Beatrixlaan 542 | 2595 BM | Den Haag | The Netherlands

Document 56

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e - DGB; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: FW: RMI documenten
Datum: donderdag 11 april 2019 09:06:54
Bijlagen: 190410 Integrale RMI excl annexen_versie 0 72 doc29.docx
190410 Eindconcept Bijlage 8 RMI Annex 8D.docx
image003.png
image004.png

Ter bespreking, laatste versie RMI
Groet
10.2e

Van: 10.2e (To70) 10.2e @to70.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 07:25
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RMI documenten

Hoi 10.2e,

Bijgaand vind je de aangepaste RMI documenten:

- De Integrale versie van de RMI. Een grote wijziging in dit document is de wijziging in deel I, waarbij voor iedere vlucht uit de referentieperiode voor geluidberekeningen de bewerking van gegevens wordt gedaan zodat een geluidberekening kan worden uitgevoerd. Daarnaast zijn nog enkele wijzigingen doorgevoerd n.a.v. het overleg met NLR en zijn openstaande punten verwerkt. Voornaamste wat hier nog staat te gebeuren is de wijziging voor de vierde baan regel.
- Rekenvoorschrift geluid. Idem, waarbij de grootste wijziging de uitwerking van Annex 8D3 betreft. Openstaand punt hierin is nog het doc29 rekengrid voor het MHG.

De overige documenten zijn ongewijzigd. Ik zal een totaalpakket maken zodra we ook de laatste punten hebben verwerkt.

Voor onze afspraak vanmiddag ligt voor mij echter niet de nadruk op deze documenten, maar op de invulling van de regel voor de 4e baan.

Groet,

10.2e

To70 | Managing Director
Mob: +31 10.2e
Email: 10.2e @to70.nl
Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands
Tel: +31 10.2e

Document 57

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e
Cc: 10.2e @rivm.nl; 10.2e - DGMI
Onderwerp: RE: Opmerkingen 10.2e
Datum: dinsdag 16 april 2019 15:41:00
Bijlagen: image001.gif
19.171.02 Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol - Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria.pdf

---

Ha 10.2e ,
Bijgevoegd het rapport van To70 waar ik vrijdag 5 april naar refereerde. Ik mag het nu ook aan jullie voorleggen als achtergrondrapport voor de beoordeling van het eindconcept MER NNHS, de toets op gelijkwaardige bescherming.
LET OP: dit rapport is nog niet gedeeld met de Kamer, dus verzoek deze nog vertrouwelijk te behandelen en niet verder te verspreiden.
Het doel van dit rapport is om de verschillende actualisaties van het beschermingsniveau van het eerste besluit toe te lichten en vast te leggen. Het gaat hierbij om de werkwijze die is toegepast, de nieuwe inzichten waarvoor geactualiseerd is en wat de resultaten zijn van de actualisaties.
Het adresseert daarmee de tweede opmerking van 10.2e. Ben dan ook benieuwd naar zijn expert review op navolgbaarheid keuzes en aannames.
Groet, 10.2e

Van: 10.2e
Verzonden: woensdag 3 april 2019 07:54
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: Opmerkingen 10.2e
Hoi 10.2e ,
Bij deze een nabrander van 10.2e . Betreft enkele passages in de tekst. Ik weet dat deze ook al in de eerdere versie stonden van de lijst die jij in januari stuurde. Maar ik stuur zijn opmerkingen voor de volledigheid toch even door. Zijn opmerkingen:

- In de uitgangspunten wordt gevraagd aan te geven waar het LVB ophoudt en waar het LIB begint. Betekent dit dat het LIB en LVB twee aparte trajecten zijn geworden? In het verleden had de dynamiek van het LVB effect op de veranderingen in het LIB.
- Citaat: 'De "winst" die van een (toekomstige) wijziging in rekenmethode het gevolg is komt niet ten goede aan de vliegruimte van de luchthaven, maar moet worden verwerkt in een wijziging van de gelijkwaardigheidscriteria.' Dit is inhoudelijk een onmogelijke opgave. Het oude en het nieuwe doc29 rekenmodel zijn niet hetzelfde. Het verschilresultaat is gebaseerd op meerdere variabelen die tegelijkertijd van invloed zijn en dus telkens verschillend is voor andere scenario's. De omzetting kan m.i. alleen gebaseerd zijn op aannamen en (onderbouwde) keuzes.

Als er vragen zijn, neem dan even contact op met 10.2e.
Groet,

cid:image001.gif@01D47B60.40575890

ir. 10.2e MBA
Centrum Veiligheid
Postbus 1, 3720 BA BILTHOVEN
Tel: +31 10.2e

Mob: +31 10.2e
e-mail: 10.2e @rivm.nl
www.rivm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 62.1

Maatregelenpakket sectorpartijen beheersing gebruik vierde baan zomer 2019

Versienummer	1.0	**Status**	Definitief
Versiedatum	16 april 2019	**Rubricering**	Openbaar

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**3**
2.	**Maatregelen**	**6**
2.1	Werkgroep en uitgangspunten	6
2.2	Maatregel 1: planmatig verbeteren On Time Performance (OTP)	6
2.3	Maatregel 2: instellen operationele stuurmaatregel baangebruik	7
2.4	Maatregel 3: introductie vliegen volgens Target Time Over (TTO)	9
2.5	Maatregel 4: reduceren van de Runway Occupancy Time (ROT)	10
3.	**Implementatietraject maatregelenpakket**	**12**
4.	**Referenties**	**13**
A.	**BIJLAGE**	**14**
A.1	Vierde baanregel	14
A.2	Definitie vierde baan	14
A.3	De uitzonderingscriteria volgens het Aldersakkoord 29 januari 2015	14
A.4	Uitwerking van de uitzonderingscriteria volgens de ORS-leescommissie 2016	15
A.5	Aangescherpte uitwerking van de uitzonderingscriteria in Aldersverslag 30 januari 2019	16

1. Inleiding

Aanleiding
Met de Omgevingsraad Schiphol (ORS) zijn afspraken gemaakt over het strikt geluidpreferentiële baangebruik [ref:1]. Deze afspraken zijn onderdeel van het zgn. nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol en vervangt in de (nabije) toekomst het bestaande wettelijke stelsel dat is gebaseerd op grenswaarden voor de geluidbelasting LDEN en LNIGHT in handhavingspunten.

Sinds het Aldersadvies van 8 oktober 2013 opereert de sector conform de regels van het NNHS. Vanaf dat moment wordt door de Inspectie anticiperend gehandhaafd. Dit betekent dat sancties en/of maatregelen ten gevolge van eventuele overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten achterwege blijven, inden blijkt dat deze het gevolg zijn van het vliegen volgens de afspraken binnen het NNHS.

Het NNHS bevat een viertal regels voor baangebruik.

REGEL 1 Inzet van baancombinatie conform een vaste baanpreferentievolgorde
Met behulp van deze regel wordt zeker gesteld dat, binnen gestelde meteorologische en operationele randvoorwaarden, zoveel mogelijk de meest geluidpreferente baancombinaties als eerste worden ingezet.

REGEL 2 Inzet van een secundaire start- en/of landingsbaan
Met behulp van deze regel wordt zeker gesteld dat een tweede startbaan of tweede landingsbaan alleen wordt bijgezet, als het verkeersaanbod meer bedraagt om op één start- dan wel landingsbaan te worden afgehandeld.

REGEL 3 Verdeling van verkeer over banen
Met behulp van deze regel wordt zeker gesteld dat het verkeer, bij inzet van twee banen tegelijk, voor minimaal het afgesproken percentage op de meest geluidpreferente baan binnen de baancombinatie wordt afgehandeld.

REGEL 4: Vierde baan regel
Deze regel begrenst het aantal bewegingen op de vierde baan op maximaal 14.600 bewegingen op jaarbasis (14.640 voor een schrikkeljaar), met een maximum van 80 per dag. Hierbij is de vierde baan gedefinieerd als de start- of landingsbaan met het minst aantal vliegbewegingen tijdens een aaneengesloten periode dat vier banen tegelijkertijd in gebruik zijn, niet zijnde de Kaagbaan of Polderbaan.

Het aantal bewegingen op de vierde baan en de uitzonderingscriteria
Voor wat betreft REGEL 4 wordt geconstateerd dat het aantal bewegingen op de vierde baan sinds 2017 en 2018 stijgt. Er is tevens een stijgende lijn waarneembaar ten aanzien van het aantal dagen dat meer dan 80 bewegingen op de vierde baan worden afgehandeld. Deze stijging is in lijn met de voorziene effecten, zoals vastgelegd in het To70 onderzoek uit 2013 naar de haalbaarheid en de effecten van de afhandeling van het op dat moment afgesproken maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis op Schiphol, binnen de gemaakte afspraken van het NNHS [ref:2].

Dit heeft ondermeer geleid tot een aanvullend Aldersakkoord van 29 januari 2015, waarin uitzonderingscriteria zijn overeengekomen [ref:4] en welke vervolgens zijn uitgewerkt en 'geoperationaliseerd' in een notitie van de ORS-leescommissie [ref:5]. Alhoewel sprake was van een toename van het aantal bewegingen op de vierde baan, vielen nagenoeg alle dagen van de gebruiksjaren 2017 en 2018 onder (één van) de uitzonderingscriteria. Gelet op het aantal dagen dat dit het geval was, is binnen ORS discussie ontstaan over de uitzonderingscriteria.

Door de jaren heen heeft het gesprek over de vierde baan zich verder ontwikkeld, waarbij het de laatste jaren met name ging over de reikwijdte van de uitwerking van de uitzonderingsregels. Om de discussie op dat moment te beslechten is binnen ORS afgesproken dat verdere discussie over de vierde baan regel, inclusief de reikwijdte van de uitzonderingscriteria en de (nog uit te werken) Motie Visser, onderdeel zou vormen van de besprekingen die in het kader van de verdere ontwikkeling van Schiphol na 2020 zouden worden gevoerd.

Doelstellingen binnen het huidige afhandelingssysteem en operationele maatregelen
Tijdens de gesprekken in het kader van de toekomst van Schiphol na 2020 in december 2018 bleek dat er geen ruimte en draagvlak bij partijen bestond om de vierde baan regel op dat moment aan te passen en hierbinnen ruimte te creëren voor verdere groei. Wel werd een voorstel voor aanscherping van de uitgewerkte uitzonderingscriteria door partijen aangedragen. In het licht van deze ontwikkelingen is door de sector aangegeven zich in te spannen om aantal bewegingen op de vierde baan in 2019 te reduceren ten opzicht van de jaren ervoor en in 2020 volledig aan REGEL 4 te voldoen, inclusief de aangescherpte uitzonderingscriteria.

Om dit te bewerkstelligen zullen operationele maatregelen worden genomen. Uitgangspunt hierbij is dat de maatregelen passen binnen het huidige operationele afhandelingssysteem. Deze maatregelen kunnen nu worden genomen, gegeven de laatste inzichten en verdergaande samenwerking met de sectorpartijen.

Kader en doel document
Vanwege overschrijding van het dagmaximum van 80 bewegingen op de vierde baan in gebruiksjaar 2017, heeft de omgeving aan de inspectie verzocht om handhaving. De inspectie is niet aan dit verzoek tegemoetgekomen (zie beslissing op bezwaar van 16 november 2018 [ref:6]) . Volgens de inspectie hoeft er met betrekking tot de vierde baanregel in 2017 geen handhaving plaats te vinden, omdat in redelijk niet kan worden gesteld dat de betreffende 150 tot 200 vluchten die teveel op de vierde baan zijn afgehandeld (ofwel 0,2% van het vliegverkeer op de betrokken baan) een kwantificeerbaar effect heeft op of een kwantificeerbaar aandeel heeft in de geconstateerde overschrijdingen.

Naar aanleiding van deze juridische procedure, is de inspectie in overleg getreden met LVNL over het gebruik van de vierde baan. Tijdens het overleg is afgesproken dat de sector ILT zal informeren over te nemen maatregelen om het aantal bewegingen te reduceren op de vierde baan en de effectiviteit ervan. Deze afspraken hebben een vrijwillig karakter en zijn gericht op transparantie een eenduidigheid van de vierde baanregel. Onderhavige document dient er toe om de inspectie te informeren.

Indien door de ILT wordt vastgesteld dat alle inspanningen zijn verricht om deze norm na te leven en er toch sprake zou zijn dat de afgesproken maxima niet inpasbaar zijn, dan kan het nodig zijn om (gedurende een bepaalde periode van het jaar) binnen de afgesproken norm van het dagmaximum, ruimte te maken, zoals afgesproken in het verslag van Alders [ref:7]. Mochten de maatregelen niet tot het gewenste effect leiden, dan zullen de sectorpartijen overwegen om het ministerie te vragen hiervoor een voorziening te treffen.

Opbouw document

In hoofdstuk 2 worden een viertal operationele maatregelen gepresenteerd ten behoeve van reductie van het vierde baangebruik. Per maatregel wordt ingegaan op de voorziene effecten op het gebied van Veiligheid, Efficiency en Milieu (VEM).

In hoofdstuk 3 wordt de tijdlijn gepresenteerd van het maatregelenpakket dat door de sector wordt geïmplementeerd gedurende zomer 2019. In de bijlage wordt de vierde baanregel (REGEL 4) toegelicht. Tevens wordt hier ingegaan op de uitzonderingscriteria als onderdeel van het Aldersakkoord van 29 januari 2015.

2. Maatregelen

2.1 Werkgroep en uitgangspunten

De vierde baanregel is een regel die geadresseerd is aan de sectorpartijen gezamenlijk. Door KLM, AAS en LVNL is een gezamenlijke werkgroep opgesteld die een aantal maatregelen heeft onderzocht ten behoeve van het reduceren van het vierde baangebruik.

Uitgangspunt hierbij is dat de maatregelen direct inpasbaar zijn binnen het huidige operationele afhandelingssysteem en gebruik kan worden gemaakt de bestaande en bekende methoden, technieken en werkwijzen.

Vanuit de werkgroep worden een viertal maatregelen voorgesteld die op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd. In dit hoofdstuk worden deze maatregelen toegelicht. Per maatregel wordt een omschrijving gegeven en ingegaan op eventuele varianten. Tevens wordt een inschatting gegeven van de performance effecten van de maatregel op gebied van:

- veiligheid,
- Schiphol operatie, uitgedrukt in de no-connection rate (de mate waarin passagiers hun overstap al dan niet halen), de daarmee samenhangende aankomstpunctualiteit en delay,
- regels van het strikt geluidpreferentiële baangebruik (NNHS),
- geluiddoelstellingen, uitgedrukt in aantal geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, en CO2-uitstoot.

2.2 Maatregel 1: planmatig verbeteren On Time Performance (OTP)

Omschrijving
Deze maatregel betreft enerzijds beïnvloeden en/of aanpassen van target-tijden (CDM), estimated tijden (vliegplannen) en/of geschedulede tijden (vluchtschema's), zodat de nauwkeurigheid tussen planning en operatie wordt verbeterd en anderzijds aanpassingen binnen het vliegplan zoals 're-routing', waardoor een nóg hoger gebruik van de meest geluidpreferente baan kan worden bewerkstelligd. Om dit te bereiken is (een combinatie van) een aantal maatregelen voorhanden:

- Instructie van de afhandelaren op het buitenstation via CDM om te voorkomen dat verkeer te vroeg vertrekt.
- Indien mogelijk aanpassing van vluchtschema's.

In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de beschouwde varianten van maatregel 1.

Varianten maatregel 1

Variant	Omschrijving
Maatregel 1A	Beter spreiden van aankomend verkeer in de ochtend tussen ca. 07:00-07:45 uur LT, zodat het minder gebunched binnenkomt en geen inzet tweede landingsbaan nodig is
Maatregel 1B	Waar mogelijk herverdelen van vertrekkend verkeer door enerzijds startend verkeer via een gewijzigde sector naar de luchthaven van bestemming te plannen, zodat deze naar de geluidpreferente baan verschuift en anderzijds vertrekkend verkeer beter te spreiden in tijd om zodoende de beschikbare capaciteit beter te benutten
Maatregel 1C	Voorkomen dat aankomend verkeer, dat gepland staat in de eerste inbound piek die start vanaf ca. 07:45 uur LT, te vroeg aankomt
Maatregel 1D	Voorkomen overlap tijdens de vierde in-/outboundpiek

Voorziene effecten

Veiligheid

Het verbeteren van de vliegperformance en verder optimaliseren van het planningsproces is onderdeel van 'business as usual'. De maatregel past binnen de huidige operatie. Gebruik wordt gemaakt van bestaande werkwijzen en middelen. Er wordt dan ook geen veiligheidseffect voorzien.

Schiphol operatie

Omdat het verkeer op de buitenstations weliswaar later vertrekt, maar nog steeds op de geschedulede vertrektijd, wordt geen (significant) effect voorzien op de punctualiteit en no-connection rate. Wel zal dit verkeer landen op de primaire baan in plaats van de secundaire baan, waardoor wordt voorzien dat dit resulteert in een verhoging van de gemiddelde taxitijd van deze vluchten bij zuidelijk baangebruik.

Het strikt geluidpreferentiële baangebruik

Hoe doel is een betere score op REGEL 4 van het NNHS door een reductie van de inzet van een vierde baan. Naar verwachting heeft deze maatregel geen effect op REGEL 1 en REGEL 3. Wel wordt een reductie voorzien van de totale inzet van een secundaire baan. Daarmee is deze maatregel gunstig voor REGEL 2. Omdat minder snel een secundaire baan wordt bijgezet, reduceert tevens de kans dat tegelijkertijd vier banen worden ingezet. De maatregel is dus ook gunstig voor REGEL 4.

Geluiddoelstellingen en CO2 uitstoot

Omdat wordt voorzien dat minder snel een tweede baan wordt bijgezet, wordt een positief effect voorzien op het totaal aantal geluidbelaste woningen en ernstig gehinderden. Er is geen effect op het aantal ernstig slaapverstoorden. Er wordt geen effect voorzien op de totale CO2 uitstoot.

2.3 Maatregel 2: instellen operationele stuurmaatregel baangebruik

Omschrijving

Deze maatregel betreft het instellen van een operationele stuurmaatregel op één of meerdere tijdstippen op de dag. Naast het verkeersaanbod vormt deze maatregel een aanvullening op de wijze waarop banen en baancombinaties worden ingezet. Hierbij wordt op delen van de dag geen vierde baan ingezet, ondanks het verkeersaanbod. In aanvulling op maatregel 1 zullen aanvullende operationele (stuur)maatregelen worden getroffen om het verkeer op maximaal 3 banen af te handelen.

Om dit binnen het huidige afhandelingsconcept te bereiken is binnen de kaders van een veilige operatie (een combinatie van) een aantal maatregelen voorhanden:

- Het instellen van regulaties, waarmee 2+1- of 1+2-baangebruik wordt afgedwongen en wordt voorkomen dat vier banen te lang tegelijkertijd worden ingezet om zodoende de kans op een overschrijding van de normen voor de vierde baanregel te minimaliseren.
- Het vertragen (of 'holden') van aankomend verkeer in het Nederlandse luchtruim, door deze in de wachtgebieden (nabij ARTIP, RIVER en SUGOL) te laten cirkelen. Dit heeft als doel te voorkomen dat (te vaak of te lang) tegelijkertijd vier banen worden ingezet om zodoende de kans op een overschrijdingskans van de normen voor de vierde baanregel te minimaliseren. Deze maatregel heeft dus alleen betrekking op naderend verkeer.
- Het vertragen van vertrekkend verkeer, door beperkingen in te stellen van de vertrekcapaciteit binnen het CDM proces.

In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de beschouwde varianten van maatregel 2.

Varianten maatregel 2

Variant	Omschrijving
Maatregel 2A	Ongeacht het verkeersaanbod wordt tussen 07:00-07:30 uur LT één landingsbaan ingezet. Dit wordt bewerkstelligd middels de bestaande methodes van reguleren en/of vertragen (of holden) binnen de FIR
Maatregel 2B	Ongeacht het verkeersaanbod wordt tussen 07:00-07:40 uur LT één landingsbaan ingezet. Dit wordt bewerkstelligd middels de bestaande methodes van reguleren en/of vertragen (of holden) binnen de FIR
Maatregel 2C	Ongeacht het verkeersaanbod wordt na 16:00 uur LT geen vierde baan meer ingezet. Het beperken van de inzet van een tweede landingsbaan wordt hierbij bewerkstelligd middels de bestaande methodes van reguleren en/of vertragen (of holden) binnen de FIR. Het beperken van de inzet van een tweede startbaan middels het CDM-proces
Maatregel 2D	Ongeacht het verkeersaanbod wordt na 15:30 uur LT geen vierde baan meer ingezet. Het beperken van de inzet van een tweede landingsbaan wordt hierbij bewerkstelligd middels de bestaande methodes van reguleren en/of vertragen (of holden) binnen de FIR. Het beperken van de inzet van een tweede startbaan middels het CDM-proces

Voorziene effecten

Veiligheid

Het introduceren van (stuur)maatregelen, om zodoende invloed op het verkeersaanbod uit te oefenen, is onderdeel van het dagelijkse capaciteitsmanagement systeem. De maatregel past binnen de huidige operatie. Gebruik wordt gemaakt van bestaande werkwijzen en middelen. Er wordt geen veiligheidseffect voorzien en tevens zal het aantal late baanwisselingen worden gemonitord.

Schiphol operatie

Het instellen van strikte regulaties om strikt 2+1- of 1+2-baangebruik af te dwingen, zonder dat deze gepaard gaan met effectieve aanvullende maatregelen in het verkeersaanbod (genoemd onder Maatregel 1), heeft een negatieve impact op de punctualiteit en vertragingen. Er bestaat een verhoogde kans dat passagiers hun aansluitingen niet meer halen. Vertrekkend verkeer dat aan de gate moet worden vastgehouden omdat geen vierde baan mag worden opengesteld, kan ertoe leiden dat het inbound verkeer niet aan een gate kan worden afgehandeld vanwege deze bezetting. Dit leidt tot extra kosten voor maatschappijen. Vanwege het karakter van het netwerk en het blokkensysteem geldt bovendien dat (extra) vertragingen van inkomende vluchten ook een effect heeft op vertrekkende vluchten ('sneeuwbal effect').

Vanuit Europese verordeningen gelden voor LVNL normen voor de vertragingen als gevolg van ATFM-regulaties. Er zal daarom een implementatietraject worden gestart, waarbij in eerste instantie die maatregelen worden genomen die een zo klein mogelijk impact hebben op deze normen. Na monitoring en evaluatie van deze maatregelen worden mogelijk verdergaande operationele stuurmaatregelen overwogen. Hierbij zal worden meegewogen of de maatregel al dan niet resulteert in (extra) vertragingen in het luchtruim en op de grond, of zelfs annuleringen, waardoor niet aan de geldende normen voldaan. Ook zal worden bewaakt dat het instellen van (te) strikte regulaties voor outbound verkeer niet leidt tot een verkeersinfarct, waarbij de grondoperatie vastloopt vanwege beperkingen in de grondinfrastructuur, w.o. het aantal vliegtuig opstelplaatsen en rijbanen.

Het strikt geluidpreferentiële baangebruik

Hoe doel en de verwachting is een betere score op REGEL 4 van het NNHS door een reductie van de inzet van een vierde baan. Naar verwachting heeft deze maatregel geen effect op REGEL 1 en REGEL 3. Omdat

er een kans bestaat dat het vertraagde verkeer alsnog van een secundaire baan vertrekt op het moment dat er ruimte ontstaat, is deze maatregel niet per sé van invloed op de score op REGEL 2.

Geluiddoelstellingen en CO2 uitstoot

Indien de vluchten vertraagd worden, maar niet later dan 18:59 uur, dan is er geen effect op de geformuleerde geluiddoelstellingen. Het vertraagde verkeer wordt namelijk op dezelfde banen afgehandeld, alleen op een later tijdstip. Indien (een deel van) de vluchten dusdanig zijn vertraagd dat deze later dan na 19:00 uur op Schiphol worden afgehandeld, dan ontstaat er een toename van het aantal geluidbelaste woningen en aantal ernstig gehinderden. Dit komt omdat de vluchten in de avondperiode tussen 19:00-23:00 uur zwaarder meetellen in de geluidbelasting LDEN. De geluidbelasting LDEN neemt toe en daarmee tevens het aantal geluidbelaste woningen en ernstig gehinderden.

Indien binnenkomende vluchten worden vertraagd door deze langer in het Nederlandse luchtruim te laten vliegen en/of te laten holden, dan wordt een toename van de CO2 uitstoot voorzien.

2.4 Maatregel 3: introductie vliegen volgens Target Time Over (TTO)

Omschrijving

Onderzoek naar het Target Time Over (TTO) concept en het starten van een trial. Met TTO wordt beoogd dat ingestelde regulaties door LVNL effectief tot uitvoering komen. Hierdoor wordt voorkomen dat verkeer te vroeg aankomt (om bijvoorbeeld een verkregen CTOT weer in te lopen) en heeft de regulatie het beoogde effect (ter voorkoming van bunchvorming). Op termijn kan TTO mogelijk gekoppeld worden aan AMAN/XMAN; hiermee kan de plan-nauwkeurigheid vergroot worden en al voor de AMAN/XMAN-planningshorizon het verkeer beïnvloed worden.

Het TTO-concept wordt momenteel bij sommige ANSP's (experimenteel) toegepast. Onderzoeksopdracht is bij NLR uitgezet om effectiviteit van deze maatregel te bepalen. Op basis hiervan zal worden geadviseerd om al dan niet over te gaan tot een trial.

Voorziene effecten

Veiligheid

Deze maatregel betreft een verbijzondering van maatregel 1. Ook hiervoor geldt dat geen veiligheidseffect wordt voorzien. Mocht de introductie van TTO in de toekomst leiden tot een noodzakelijke systeemwijziging, dan is er voor deze systeemwijziging als zodanig een reguliere veiligheidsanalyse noodzakelijk. Deze valt buiten de scope van deze maatregel.

Schiphol operatie

Over het algemeen wordt verwacht dat voorspelbare en stabiele verkeersstromen bijdragen aan het verminderen van de noodzaak tot het instellen van regulaties met een gunstig effect op de totale punctualiteit. Doordat er actief wordt gemanaged op vliegtijden vlak voor en tijdens de vluchtuitvoering, kan het verkeer meer volgens het plan worden afgehandeld. Hierbij kan het verkeer zowel worden versneld als vertraagd en betreft dit naast de Europese vluchten ook de niet-Europese vluchten. De verwachting is dat daarmee bunchvorming afneemt en daarmee de kans op het instellen van regulaties.

Het strikt geluidpreferentiële baangebruik

Hoe doel is een betere score op REGEL 4 van het NNHS door een reductie van de inzet van een vierde baan. Naar verwachting heeft deze maatregel geen effect op REGEL 1 en REGEL 3. Wel wordt een reductie voorzien van de totale inzet van een secundaire baan. Daarmee is deze maatregel gunstig voor REGEL 2.

Omdat minder snel een secundaire baan wordt bijgezet, reduceert tevens de kans dat tegelijkertijd vier banen worden ingezet. De maatregel is dus ook gunstig voor REGEL 4.

Geluiddoelstellingen en CO2 uitstoot

Het verhogen van de stabiliteit en voorspelbaarheid van verkeersstromen, waardoor deze beter aansluiten bij de geplande beschikbare capaciteit, heeft een gunstig effect op de noodzaak tot het instellen van regulaties. Omdat wordt voorzien dat minder snel een tweede baan wordt bijgezet, wordt een positief effect voorzien op het totaal aantal geluidbelaste woningen en ernstig gehinderden. Er is geen effect op het aantal ernstig slaapverstoorden. Er wordt geen effect voorzien op de totale CO2 uitstoot.

2.5 Maatregel 4: reduceren van de Runway Occupancy Time (ROT)

Omschrijving

Deze maatregel 4 betreft een reductie van de gemiddelde baanbezettingstijd of Runway Occupancy Time (ROT). Een reductie van de ROT op Schiphol is randvoorwaardelijk om het in de toekomst mogelijk te maken de capaciteit per baan te verhogen. Maatregel 4 betreft dus alleen de reductie van de ROT zelf en niet de verhoging van de capaciteit per baan.

Om de capaciteit per baan is te verhogen is een verlaging van de huidige separatieafstand noodzakelijk zijn. Dit kan door de invoering van RECAT EU en evt. 2,5 mijl separatie. Randvoorwaarde (ICAO doc 4444) om dat te kunnen doen is dat de gemiddelde baanbezettingstijd of Runway Occupancy Time (ROT) minder bedraagt dan 50 seconden. Uit recente metingen blijkt dat deze nu nog te hoog is op Schiphol. Dit betekent dat deze verlaagd moeten worden o.a. door bewustwording piloten, extra rapid exits etc. Naast dat dit bijdraagt aan het verhogen van de operationele piekuurcapaciteit, is verlagen van de ROT nuttig, o.a. om aantal go-arounds door bezette baan te beperken.

Voorziene effecten

Veiligheid

Het reduceren van de ROT is een bestaande maatregel om het aantal runway incursions te verminderen. Het belang van een lage ROT wordt reeds uitgezonden op de ATIS. Een verdere verlaging van de ROT heeft een verwachte positieve bijdrage, in lijn met de eerder genomen maatregel.

Voor het voornemen tot implementatie van een reductie van de huidige separatieafstand naar 2,5 NM is te zijner tijd een veiligheidsanalyse noodzakelijk. Deze valt buiten de scope van de maatregel om de ROT te reduceren.

Schiphol operatie

Er wordt geen direct effect voorzien in termen van aankomstpunctualiteit, no-connection rate en delay.

Het strikt geluidpreferentiële baangebruik

Het doel is een betere score op REGEL 4 van het NNHS door een reductie van de inzet van een vierde baan. Implementatie van 2,5 NM separatie draagt hieraan bij. Verlaging van de ROT is hiervoor een zgn. ‘enabler’. Een verlaging van de ROT als zodanig heeft geen effect op de regels. Implementatie van 2,5 NM separatie heeft naar verwachting geen effect op REGEL 1 en REGEL 3. Wel wordt met een dergelijke implementatie een reductie voorzien van de totale inzet van een secundaire baan. Daarmee is 2,5 NM separatie gunstig voor REGEL 2. Omdat minder snel een secundaire baan wordt bijgezet, reduceert dan tevens de kans dat tegelijkertijd vier banen worden ingezet, hetgeen gunstig is voor REGEL 4.

Geluiddoelstellingen en CO2 uitstoot

Verlaging van de ROT is een zgn. ‘enabler’ voor een toekomstige verlaging van de radarseparatie naar 2,5 NM. Een verlaging van de ROT als zodanig heeft geen effect op de geluiddoelstellingen. Een verlaging van de radarseparatie naar 2,5 NM in de toekomst levert een verhoging van de uurcapaciteit van de geluidpreferente baan. Omdat wordt voorzien dat dan minder snel een tweede baan wordt bijgezet, wordt op den duur een positief effect voorzien op het totaal aantal geluidbelaste woningen en ernstig gehinderden. Er is geen significant effect op het aantal ernstig slaapverstoorden. Er wordt geen effect voorzien op de totale CO2 uitstoot.

3. Implementatietraject maatregelenpakket

Stap 1 Zondag 30 maart 2019, start zomerseizoen 2019

- KLM start met verbetering On Time Performance tussen 07:00-07:45 uur LT (maatregel variant 1A-1B)
- LVNL start stuurmaatregel beperken inzet vierde baan na ca. 15:30 uur LT via mededeling (maatregel variant 2D)

Stap 2 April-Augustus 2019, evaluatieperiode

- Bepalen effectiviteit genomen maatregelen KLM ten aanzien van hun On Time Performance
- Bepalen effectiviteit genomen stuurmaatregel door LVNL
- Monitoring gebruik vierde baan en overige performance indicatoren
- Streven naar start KLM trial m.b.t. Target Time Over (maatregel 3) in relatie tot verdere verbetering On Time Performance tussen o.a. 07:00-08:00 uur LT (maatregel variant 1C)
- KLM en LVNL starten een awareness campagne verlagen Runway Occupancy Time (maatregel 4)
- Evaluatie

Gedurende de periode van 10 maart 2019 tot eind april 2019 is de Zwanenburgbaan niet beschikbaar vanwege werkzaamheden aan en nabij die baan. Daarnaast vindt vanaf 20 april 2019 de livegang van het Electronic Flight System (EFS) plaats. De introductie van EFS zal gepaard gaan met restricties voor een periode van ca. 6 weken. Beide zaken zijn van invloed op de (effectiviteit van de) maatregelen, het vierde baangebruik en de overige performance indicatoren. Bij de evaluatie zal hiermee rekening worden gehouden.

Stap 3 Na evaluatieperiode

- Op basis van evaluatieresultaten besluit tot extra maatregelen
- LVNL start wel/niet met stuurmaatregel beperken inzet vierde baan tussen 07:00-07:40 uur LT (maatregel variant 2A of 2B)

4. Referenties

[1] 2008, Advies Alderstafel Schiphol t.a.v. de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020) d.d. 1 oktober 2008

[2] 2013, Samenvatting 510 onderzoek; Robuustheid van het nieuwe stelsel bij 510.000 vliegtuigbewegingen, concept-rapport To70 d.d. augustus 2013

[3] 2013, Eindadvies Alderstafel Schiphol t.a.v. het nieuwe normen- en handhavingsstelsel d.d. 8 oktober 2013

[4] 2015, Advies Alderstafel Schiphol t.a.v. voorstel tot oplossing van het gesignaleerde probleem met de regel voor het aantal bewegingen op de vierde baan d.d. 29 januari 2015

[5] 2016, Memo Rijk “bevindingen ORS leescommissie RMI” van 28 januari 2016

[6] 2018, Beslissing op Bezwaar (BOB), Inspectie Leefomgeving en Transport, kenmerk B-8-18-0069.001, d.d. 16 november 2018

[7] 2019, Verslag besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol van de heer Hans Alders d.d. 30 januari 2019

A. BIJLAGE

A.1 Vierde baanregel

Het aantal bewegingen op de vierde gedurende een geheel gebruiksjaar bedraagt niet meer dan 14.600 per jaar (14.640 voor een schrikkeljaar). Aanvullend bedraagt het aantal bewegingen op de vierde baan niet meer dan 80 per dag.

A.2 Definitie vierde baan

Met deze regel wordt een maximum gesteld op het aantal bewegingen dat op een dag en gedurende een jaar op de vierde baan wordt afgehandeld, tijdens momenten dat zowel twee start- als twee landingsbanen tegelijkertijd in gebruik zijn. Hierbij is de vierde baan gedefinieerd als de start- of landingsbaan met het minst aantal vliegbewegingen tijdens een aaneengesloten periode dat vier banen tegelijkertijd in gebruik zijn, niet zijnde de Kaagbaan of Polderbaan.

A.3 De uitzonderingscriteria volgens het Aldersakkoord 29 januari 2015

In het Aldersadvies van 2013 over het nieuwe normen- en handhavingsstelsel aan de toenmalige staatssecretaris Dijksma is melding gemaakt dat de regel vierde baan op gespannen voet staat met de voorgenomen groei op Schiphol naar 510.000 bewegingen in 2020. Luchtvaartpartijen bleken onvoldoende in staat de operatie zodanig om te vormen dat deze zou passen binnen de normen van de regel voor de vierde baan. Het onverkort handhaven van de vierde baan regel, inclusief de daarbij vastgestelde normen, zou voor de groei van Schiphol tot boven de 470.000 bewegingen per jaar een serieus gevaar opleveren. Na intensief overleg tussen partijen is daarom een aanvullend Aldersadvies uitgebracht aan de staatssecretaris op 29 februari 2015 [ref:4]. Dit advies luidt als volgt:

1. *De regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. Groei van Schiphol vindt plaats binnen de grenzen van gelijkwaardigheid en binnen de regels van het geluidstelsel.*
2. *De norm van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan op jaarbasis blijft ongewijzigd.*
3. *De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 bewegingen op de vierde baan.*
4. *De regel voor de vierde baan is niet van toepassing:*
    a. *In geval van baanonderhoud*
    b. *In geval van uitzonderlijk weer*
    c. *In die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn:*
        i. *NAVO top waarbij de Polderbaan buiten gebruik is*
        ii. *Vulkaan uitbarstingen IJsland*
        iii. *Situaties waarbij de veiligheid in het geding is*
        iv. *En soortgelijke op dit moment nog niet te benoemen situaties*
5. *Aan het eind van ieder gebruiksjaar maakt de sector een overzicht van de onder punt 4 bedoelde gevallen en stuurt die met redenen omkleedt naar de Omgevingsraad Schiphol. Dit laat onverlet de rol van de Inspectie die toezicht houdt op het juiste gebruik van deze bepaling.*
6. *De omgeving levert met het bovenstaande haar bijdrage aan de oplossing van het probleem; de luchtvaartsector is met het nemen van operationele maatregelen verantwoordelijk voor het resterende deel. De operationele maatregelen mitigeren het gebruik van de vierde baan zodat binnen de norm op de vierde baan regel en met gebruikmaking van de hardheidsclausule een verdere groei van Schiphol mogelijk wordt.*
7. *Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht naar 500.000 bewegingen tot en met 2020.*
8. *Uitgaande van een volume van 450.000 in 2015 en op basis van de groeiprognose van 1,5-2,2% kan in 2020 een vraag verwacht worden van circa 485.000-500.000 vliegtuigbewegingen.*

9. *Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen bereikt, is treedt de 50-50 regel in werking.*
10. *De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector.*
11. *Op dit voorstel is onverkort van toepassing de afspraak uit het advies van 2013 dat, indien in de praktijk blijkt dat – ondanks maximale inspanning – resultaten niet gerealiseerd kunnen worden, partijen met elkaar in overleg zullen treden en mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing, partijen tot aanpassing/aanvulling van het akkoord kunnen komen.*
12. *Met betrekking tot de problematiek van de ruimtelijke ordening wordt het ministerie van IenM met nadruk verzocht op korte termijn een besluit te nemen over het eerder door de Tafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone en met de regionale overheden een aantal door de regio gesignaleerde knelpunten te inventariseren met betrekking tot het gebruik van geluidsgevoelige bestemmingen in het LIB binnen het 20 Ke gebied die volgens de regio maatwerk behoeven, ten einde te bezien of hierover, op korte termijn tot passende en werkzame oplossingen kan worden gekomen.*

Met het aanvullend Aldersadvies werd beoogd dat de groei naar 500.000 vliegbewegingen zou kunnen worden geaccommodeerd binnen de regels van het NNHS, in het bijzonder de regel vierde baan.

A.4 Uitwerking van de uitzonderingscriteria volgens de ORS-leescommissie 2016

Naar aanleiding van het Aldersadvies van 29 januari 2015 is vervolgens door het rijk een ORS leescommissie geformeerd, waarin alle delegaties waren vertegenwoordigd. Door de leescommissie is het Aldersadvies verder uitgewerkt en zijn de drie uitzonderingscategorieën nader geoperationaliseerd en vastgelegd in het Memo "*bevindingen ORS leescommissie RMI*" van 28 januari 2016 [ref:5]. Dit memo is vervolgens binnen ORS afgestemd. Op 8 april 2016 is het College van Advies geïnformeerd over de bevindingen van de leescommissie en de wijze waarop het rijk voornemens was invulling te geven aan de herziene Regeling Milieu Informatie Schiphol voor de implementatie van het nieuwe stelsel. De uitwerking in het memo is als volgt [ref:5]:

Baanonderhoud (uitzonderingscriterium 4A)

De vierde baanregel van resp. max 80 bewegingen en gemiddeld 40 bewegingen op de vierde baan per dag wordt niet getoetst (i.e. regel is niet van toepassing) als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan, of eerder op de dag na 06:00 uur, baanonderhoud heeft plaatsgehad. Omdat er (vooralsnog) geen registratie c.q. logging van baanonderhoud is, wordt de regel gebaseerd op de beschikbaarstelling van banen door de exploitant. Daarbij geldt dat als de Polderbaan of Kaagbaan voor twee uur of langer niet beschikbaar zijn gesteld, aangenomen wordt dat dit het gevolg is van baanonderhoud. Voor de overige banen geldt dit eerst pas als deze 120 uur (5 dagen) of langer niet beschikbaar zijn gesteld. De regel voor de vierde baan is wel van toepassing bij onderhoud cq beschikbaarheid aan baan 04-22 (Schiphol-Oostbaan). Met deze uitzonderingsregel is de regel voor de vierde baan niet van toepassing tijdens perioden van (groot) baanonderhoud. Voor de toets van het gemiddeld aantal bewegingen per dag aan de jaarnorm van 40 bewegingen, wordt het gemiddelde bepaald op basis van enkel de dagen waar de regel wél van toepassing is. Nb. Met de regel voor het gebruik van de tweede baan wordt onnodige inzet van een tweede start- en tweede landingsbaan voorkomen. Met deze regel wordt ook voorkomen dat de vierde baan onnodig wordt ingezet tijdens periodes dat de regel voor de vierde baan niet van toepassing is.

Uitzonderlijk weer (uitzonderingscriterium 4B)

Het gebruik van de vierde baan wordt niet meegeteld voor de toets aan de dag- en jaarnorm als er tijdens de periode van het gebruik van de vierde baan sprake is van 'uitzonderlijk weer'. Er is sprake van uitzonderlijk weer als er op basis van de heersende wind- en zichtomstandigheden geen combinatie uit de tabel wordt voorgeschreven en/of als er sprake is van onweersbuien. Dit geldt ook als er eerder op de dag (na 6:00 uur) één uur of langer sprake is geweest van beperkt zicht.

Onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden (uitzonderingscriterium 4C)

Dit volgt uit andere artikelen van het LVB, waarin gesteld wordt dat van de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik kan worden afgeweken indien ten gevolge van uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Hiervoor wordt een niet uitputtende lijst met voorbeeldomstandigheden opgenomen in de RMI.

A.5 Aangescherpte uitwerking van de uitzonderingscriteria in Aldersverslag 30 januari 2019

In het kader van de gesprekken die binnen ORS zijn gevoerd naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de Nederlandse luchtvaart tussen 2020-2030 is door partijen een aanscherping van de uitzonderingsregels voorgesteld. Deze zijn opgenomen in het verslag van de besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol, dat de heer Hans Alders op 30 januari 2019 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd [ref:7]. De uitwerking is als volgt:

Baanonderhoud (uitzonderingscriterium 4A)

Indien als gevolg van baanonderhoud de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10% lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkkwaliteit. Voor de duur van deze situatie worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

Uitzonderlijk weer (uitzonderingscriterium 4B)

Uitzonderlijk weer wordt als volgt gedefinieerd:

- *Beperkte zichtomstandigheden (BZO) in de CTR Schiphol: indien de wolkenbasis (ceiling) kleiner of gelijk is dan 300ft en/of het horizontaal zicht kleiner of gelijk dan 1500 meter.*
- *Harde wind in de TMA en/of CTR Schiphol: minimaal krachtige wind (windkracht 6) of meer.*
- *Sneeuw in de TMA en/of CTR Schiphol.*
- *Onweerswolken in de TMA, CTR Schiphol en/of sectoren.*

Indien als gevolg van deze omstandigheden:

a. *de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10 procent lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én*
b. *het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit*

kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkkwaliteit. De aantallen voor het gebruik van de vierde baan die gedurende die situatie worden bij het bepalen van het aantal voor het totale gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

Onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden (uitzonderingscriterium 4C)

In geval van omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd door onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden, als gevolg waarvan de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10 procent lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkkwaliteit. Voor de duur van deze situatie worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend. Het gaat nadrukkelijk om uitzonderlijke gebeurtenissen zoals indertijd de problemen veroorzaakt door de aswolk, de internationale top met inzet van de Polderbaan als opstelplaats voor vliegtuigen en dergelijke, maar nadrukkelijk niet om bunching.

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: RE: MER NNHS Schiphol | Planning voortoets
Datum: maandag 29 april 2019 14:23:01

Dag 10.2e

21 mei en 2 juli zijn voor mij mogelijk.
Op 18 juni staat een ov erleg gepland waaraan ik mij, met de agenbda die er nu staat, niet aan kan onttrekken. 17 juni 's middags, 19 juni en 21 juni 's middags staan nog wel open die in die week.

Groet
10.2e

Van: 10.2e - BSK <10.2e @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 24 april 2019 09:46
Aan: 10.2e <10.2e @minlnv.nl>
Onderwerp: MER NNHS Schiphol | Planning voortoets

Beste 10.2e,

Zou graag alvast indicatief een aantal data willen plannen voor de overlegmomenten tijdens de voortoets van de MER ter vastlegging van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel (NNHS). Bijgevoegd de brief zoals deze onlangs aan Schiphol is verstuurd door IenW met het verzoek om voor deze eerste wijziging van het luchthavenverkeersbesluit een MER aan te leveren met uitsluitend een scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen. Graag even je blik op de agenda's om te kijken of de voorgestelde data haalbaar zijn voor jouw collega ecoloog. Zou je kunnen aangeven welke expert hieraan deelneemt zodat ik het vergaderverzoek kan opstellen? Dank!

10.2e

Indicatieve planning
Het is dus nog onder voorbehoud: we hebben nog geen overeenstemming met Schiphol over het op te leveren eindproduct (met of zonder groeiscenario). Wel heeft Schiphol aangegeven in de derde week van mei het eindconcept op te kunnen leveren.

Startoverleg	21 mei 13:00-15:00
Voortoetsoverleg	18 juni 13:00-15:00
Eindtoetsoverleg	2 juli 13:00-15:00

Als achtergrond de voorgestelde werkwijze beoordeling vanuit bevoegd gezag

A. Als door Schiphol een eindconcept van het MER is opgesteld en alle documentatie volledig is aangeleverd vindt er onder leiding van het bevoegd gezag een startoverleg plaats met initiatiefnemer en de inhoudelijke toetsers. Dit startoverleg heeft als doel om vanuit initiatiefnemer een toelichting te geven op de documentatie. Tijdens dit startoverleg kunnen de inhoudelijke toetsers ter verduidelijking vragen stellen aan de initiatiefnemer.
B. Het eindconcept van het MER wordt vervolgens beoordeeld binnen vier weken, waarna een voortoetsoverleg plaats vindt met initiatiefnemer en de inhoudelijke toetsers. Dit voortoetsoverleg heeft als doel om vanuit bevoegd gezag een toelichting te geven op de gerapporteerde bevindingen. Tijdens dit voortoetsoverleg kan de initiatiefnemer ter verduidelijking vragen stellen en een eerste reactie geven op de bevindingen.
C. Afhankelijk van de aard en omvang van de benodigde aanpassingen wordt een planning opgesteld voor een laatste overleg, het eindtoetsoverleg. Dit overleg heeft als doel om de eindtoets (naar aanleiding van de verwerking van de gerapporteerde bevindingen) te

bespreken. Tijdens dit eindtoetsoverleg kunnen eventuele restpunten worden toegelicht vanuit bevoegd gezag en de initiatiefnemer ter verduidelijking vragen stellen en een eerste reactie geven op eventuele restpunten.

D. Vervolgens levert Schiphol het definitieve MER op en legt het bevoegd gezag deze voor ter advisering aan de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving

.....

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! Doorbouwen aan duurzaamheid

.....

M +316 10.2e
10.2e @minienw.nl
Het verhaal van IenW

.....

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.
De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e [redacted]
Aan: 10.2.e [redacted]
Cc: 10.2.e [redacted]
Onderwerp: maatregelenpakket vierdebaan
Datum: maandag 29 april 2019 15:18:41
Bijlagen: Vraagstelling review vierdebaanregel baanwisselingen.docx

---

Hoi 10.2.e en cc 10.2.e,

Dank voor het toesturen van het maatregelenpakket voor beheersing van de vierdebaanregel. Deze is voor twee trajecten voor ons van belang: de veiligheidsanalyse en als onderbouwing van datgene wat in het MER wordt doorgerekend. Bij afwezigheid van Jaco en 10.2.e deze week reageer ik alvast nu de deadlines voor beide trajecten weinig ruimte voor vertraging laten.

Zoals eerder besproken en aangekondigd in de brief over de afronding van het MER Schiphol, zullen wij een onafhankelijke review laten uitvoeren op de gehele aanpak voor het reduceren van de overschrijdingen van de normen ten aanzien van de vierde baan en de maatregelen die worden genomen om de risico's volgend uit baancombinatiewisselingen te reduceren. Vooruitlopend daarop valt ons een aantal zaken op in het maatregelenpakket. Op hoofdlijnen:

- In de brief over de afronding van het MER hebben we gevraagd om een uitgewerkt plan van de maatregelen die jullie als sectorpartijen hebben overwogen en voorstellen, wat daarvan de voor- en nadelen zijn, wat de te verwachten effecten zijn, welke partij(en) verantwoordelijk is/zijn en welke implementatietermijn wordt verwacht. De afweging van meerdere maatregelen, voorzien van voor- en nadelen, zien we niet terug in dit stuk.
- In de brief over de afronding van het MER hebben we tevens gevraagd om de samenhang met de (maatregelen in het kader van) baancombinatiewisselingen expliciet te maken. Dat missen we in dit stuk.
- De vier maatregelen die worden voorgesteld zien, zo lijkt het, op de huidige situatie met het huidige aantal vliegtuigbewegingen. Uit het stuk wordt ons niet duidelijk hoe dit zit in het geval van groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Nu er wel een MER met groeiscenario wordt opgeleverd dient het stuk hier ook in te voorzien.
- De onderbouwing van de veiligheidseffecten is mager. Het enkele feit dat door de maatregel het operationele concept niet wijzigt, is geen garantie voor gelijkblijvende veiligheid. Bv. bij maatregelvariant 2A waarbij er meer toestellen in de holding worden gezet: waaruit blijkt dat dit inderdaad echt geen veiligheidsrisico oplevert? En het wordt niet duidelijk of jullie gekeken hebben naar stapeling van maatregelen/risico's, waardoor weer potentieel nieuwe risico's ontstaan.

Mijn suggestie is dat jullie nog eens met deze bril naar het maatregelenpakket kijken, voordat wij de review starten. De vraagstelling voor de review is eerder met 10.2.e gedeeld. Op basis van zijn feedback hierop hebben we enkele aanpassingen gedaan. In de bijlage vind je de laatste versie. Zoals aangegeven zitten we in een krap tijdspad, zeker voor het MER en de aanpassing van het Luchthavenverkeersbesluit. Woensdag spreek ik einde dag 10.2.e, dan kan dit ook besproken worden.

Voor vragen ben ik altijd beschikbaar,

Groeten,

10.2.e [redacted]

10.2.e [redacted]
MT lid project Schiphol: geluid, milieu en omgeving
.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart - project Schiphol
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....
10.2.e [redacted]
[redacted]

Hoofdvraag
Zijn de veiligheidsrisico's die samenhangen met baancombinatiewisselingen en het voldoen aan de vierdebaanregel juist en volledig geanalyseerd en worden deze risico's adequaat beheerst?

Subvragen
Baancombinatiewisselingen

- Is de analyse op een goede, solide manier uitgevoerd conform de daarvoor geldende (internationale) methodieken?
- Zijn alle relevante stakeholders met een SMS bevraagd en op een goede manier betrokken geweest bij de analyse?
- Zijn alle zorgen, aandachtspunten en aanbevelingen van de OVV ten aanzien van de veiligheidsimpact van baancombinatiewisselingen goed meegenomen in de analyse van Movingdot en de daaropvolgende review door Helios?
- Zijn er in dit kader nog aanvullingen nodig op de analyse?
- Is zekergesteld dat de risico's beheerst blijven, ook als sprake is van verkeersgroei?
- Worden de gesignaleerde risico's in voldoende mate afgedekt door de voorgestelde maatregelen en oplossingen in het *risk reduction action plan*?
- Zijn de oplossingen op een goede manier in kaart gebracht in termen van effectiviteit, kosten/baten, uitvoerbaarheid, draagvlak, handhaafbaarheid, duurzaamheid en neveneffecten?
- Zijn er, binnen het huidige operationeel concept, nog andere maatregelen en oplossingen denkbaar die de geconstateerde risico's zouden kunnen verlagen?

Vierdebaanregel

- Welke maatregelen zijn volgens de ISMS partijen nodig om te voldoen aan de vierdebaanregel?
- Zijn de veiligheidsrisico's hiervan adequaat in beeld gebracht?
- Zijn/worden er aanvullende maatregelen genomen om deze risico's te beheersen?

Samenhang

- Is op een adequate manier beoordeeld of de maatregelen in het kader van het voldoen aan de vierdebaanregel een potentieel (negatief) effect hebben op de risico's die gepaard gaan met baancombinatiewisselingen en v.v.?
- Zijn/worden er aanvullende maatregelen genomen om deze risico's te beheersen?

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: stand van zaken
Datum: woensdag 1 mei 2019 13:25:21

Hoi [redacted] en [redacted],

[redacted] en ik moeten volgende week een nota voor onze Stas en M opleveren over de twee deelrapportages van jullie.

Gelet op de omvang van de deelrapporten van [redacted], het nog ontbreken van de rapporten over de acute effecten en de overleggen die jullie hebben gehad met nationale en internationale experts: zouden jullie ons van elk onderwerp een half tot een A4-tje kunnen aanleveren met kort de belangrijkste conclusies, duiding en gevolgen? Mag puntsgewijs, hoeft geen lopend verhaal te zijn, dat maken wij er wel van.

Het liefste nog deze week, want de nota moet echt vóór 14-5 (eerste overleg met het uitvoeringsoverleg) bij Stas/M liggen.
Redden we dat niet, dan vrees ik dat we het eerste overleg moeten uitstellen, we kunnen echt niet hebben dat resultaten lekken (dat gaat namelijk zeker gebeuren) vóór onze hoogste twee dames op de hoogte zijn.

Dank!
Groeten
[redacted]

[redacted]
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Project Schiphol
Rijnstraat 8 *2515 XP Den Haag*
Postbus 20901 *2500 EX Den Haag*
tel.: [redacted]
e-mail: [redacted]
10.2e ***is mijn vaste vrije dag***

Van: [redacted]
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; [redacted]
Onderwerp: FW: RMI - incl. aanpassing voor regel vierde baan
Datum: woensdag 1 mei 2019 10:30:18

Ter bespreking

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 1 mei 2019 10:29
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: RMI - incl. aanpassing voor regel vierde baan

Ha [redacted],

Ik begrijp je vraag. Doordat ik door de administratie van de uitzonderingen van het jaar 2017 ben heengekropen, begrijp ik een beetje hoe dit werkt. En ik moet zeggen dat ik voor dit keer met [redacted] meevoel. Voorop staat dat het wel/niet meetellen het meest cruciaal is voor het dagtotaal. Bij het jaargemiddelde middelt dit voor een deel toch wel weg.
Er zijn wat mij betreft drie argumenten om ook bij het jaargemiddelde de uitzonderingen toe te passen:
1. consistentie: het is gek als je een uitzonderingsgrond erkent op dagbasis en die erkenning dan weer intrekt op het moment dat je het jaargemiddelde gaat bepalen 2. eenvoud: het in de berekeningen heen- en weer schuiven van aantallen leidt tot verwarring. Een eenvoudige leek die de cijfers gaat opvragen - en dat gaat een keer gebeuren - telt alle 365 dagen op, deelt door 365, maar krijgt dan een ander aantal dan dat er in de formele rapportage staat vermeldt.
3. continuïteit: tot op heden werden de uitzonderingen er ook uitgehaald bij het bepalen van het jaargemiddelde. Op dat punt is geen opmerking gemaakt. Het punt ging over de ongelimiteerde toepassing van uitzonderingen.

Maar het is heel goed dat je streng oplet op dit punt. Met name als [redacted] weer achter het stuur zit. Het sluipt er zomaar in...
Let er daarom bijvoorbeeld goed op dat van de dagen waarop uitzonderingen erkend zijn de aantallen van die dag waarop de uitzonderingsgronden niet van toepassing waren wel meetellen bij het bepalen van het jaargemiddelde. Dus het kan niet zo zijn dat als er op bijv. 24 juli 123x van de 4e baan is gebruik gemaakt en voor 10 daarvan is een legitieme uitzonderingsgrond dat dan 24 juli (met 113 niet verklaard gebruik van 4e baan) niet meedoet bij het bepalen van het jaargemiddelde, of nog erger: dat die dag wel meetelt maar dan op 0 gezet wordt (omdat er op die dag uitzonderingsgronden van toepassing waren) bij het bepalen van het gemiddelde. Check hierop svp goed zodat je zeker weet dat dit niet kan gebeuren.

Groet,
[redacted]

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 1 mei 2019 10:02
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: RMI - incl. aanpassing voor regel vierde baan

Even ter check bij jou, we bedoelen alleen het dagtotaal toch?

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e (To70) <10.2.e @to70 nl>
Verzonden: woensdag 1 mei 2019 09:02
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: RMI - incl. aanpassing voor regel vierde baan

Hi [redacted],

Ik heb gisteren een flinke poos gesproken met [redacted] over de regel voor de vierde baan. Ik moet het even laten

neerdalen, maar het zal sowieso de nodige aanpassing vergen. Als ik daarbij op gevoelige keuzes kom, informeer ik je uiteraard. Ik spreek 10.2.e volgende week opnieuw.

Een belangrijk punt waar we wel direct op stuiten, is of de uitzonderingen zowel betrekking op de norm voor het gemiddelde als het dagtotaal, of alleen op het dagtotaal. Mijn interpretatie van het Aldersverslag is het laatste, dus alleen het dagtotaal. 10.2.e ziet dit uiteraard anders. Ik zou graag uitsluitsel willen hebben van IenW hoe ik de afspraak moet interpreteren. Kan jij daar duidelijkheid over geven?

Groet,

10.2.e x

To70 | Managing Director
Mob: 10.2.e

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: stand van zaken
Datum: donderdag 2 mei 2019 16:15:53

Beste [redacted] en [redacted],

Ik heb van jullie beide de voicemail net ingesproken. Hierbij alvast mijn reactie. Ik hoop dat we nog even kunnen bellen vandaag of morgen.

Na de wetenschappelijke adviescommissie van 19 april is het rapport van [redacted] afgerond. Ook de presentatie voor 14 mei is gereed. Dit sturen we jullie eind van de dag. Voor het rapport acute effecten wordt nog volop gewerkt aan het integratiehoofdstuk van de deelonderzoeken panelstudie, vrijwilligersstudie en toxicologie. Parallel wordt aan de samenvatting geschreven. We bekijken eind volgende week of we deze module op tijd kunnen opleveren om 17 mei aan het Lokaal Uitvoerings Overleg te sturen.

Deze informatie kunnen jullie nu als input gebruiken voor het informeren van de Stas en M. Ik overleg graag nog even met jullie of je de Stas en M in een keer of in twee keer informeert. Het Lokaal Uitvoeringsoverleg ontvangt in twee keer de stukken (volgens planning nu 7 mei Module I en 17 mei Module III).

De hoofdconclusie van Module I is:

- Het rekenmodel is t.o.v. versie 2015 verbeterd op twee punten:
  - Taxiënde vliegtuigen zijn als bron toegevoegd
  - Gegevens over emissie van ultrafijn stof uit de literatuur zijn gebruikt
- Het rekenmodel is uitgebreid vergeleken met metingen. De rekenresultaten zijn geschaald naar de meetwaarden.
- Het rekenmodel is geschikt voor het gezondheidsonderzoek naar effecten op de lange termijn (volgend onderdeel in het programma). Het is voor dat doel niet noodzakelijk nu verdere inspanningen te verrichten om het model te verbeteren.

De hoofdconclusie van Module III is geformuleerd met de wetenschappelijke adviescommissie:

- Gezamenlijk laten deze studies zijn dat kortdurende verhoogde blootstelling aan UFP kan leiden tot acute effecten op de gezondheid in de omgeving van Schiphol.
- Dit betreft bij kinderen o.a. een toename van acute luchtwegsymptomen (zoals piepende ademhaling)
- Dit betreft bij volwassenen o.a. een kortstondige verlaging van de longfunctie en een acute verandering van een van de parameters van de hartfunctie
- Dit geldt zowel voor totaal UFP (van alle bronnen samen) als voor UFP afkomstig van het vliegverkeer.
- Er zijn geen aanwijzingen dat de effecten van UFP van het vliegverkeer wezenlijk anders zijn dan die van UFP van het wegverkeer.
- Hoewel de effecten niet alarmerend zijn, is er voldoende bewijs om het onderzoek uit te breiden naar andere eindpunten (naast hart en longen) en andere groepen.

En verder:

- Het is nog onduidelijk wat de effecten op de lange termijn zijn (volgend onderdeel in het programma)
- Het effect op hart en longen wordt op in ieder geval meegenomen in de lange

termijn studie

Groet, [redacted]

Van: [redacted]
Datum: 1 mei 2019 om 13:25:23 CEST
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: stand van zaken

Hoi [redacted] en [redacted],

[redacted] en ik moeten volgende week een nota voor onze Stas en M opleveren over de twee deelrapportages van jullie.

Gelet op de omvang van de deelrapporten van [redacted], het nog ontbreken van de rapporten over de acute effecten en de overleggen die jullie hebben gehad met nationale en internationale experts: zouden jullie ons van elk onderwerp een half tot een A4-tje kunnen aanleveren met kort de belangrijkste conclusies, duiding en gevolgen? Mag puntsgewijs, hoeft geen lopend verhaal te zijn, dat maken wij er wel van.

Het liefste nog deze week, want de nota moet echt vóór 14-5 (eerste overleg met het uitvoeringsoverleg) bij Stas/M liggen.
Redden we dat niet, dan vrees ik dat we het eerste overleg moeten uitstellen, we kunnen echt niet hebben dat resultaten lekken (dat gaat namelijk zeker gebeuren) vóór onze hoogste twee dames op de hoogte zijn.

Dank!
Groeten
[redacted]

10.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Project Schiphol
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
[redacted]
10.2e ***is mijn vaste vrije dag***

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind

resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Eerste antwoorden
Datum: maandag 6 mei 2019 11:06:39

Hoi [redacted] en [redacted],

Bedankt voor jullie vragen. Dat krijg je als we via bullets communiceren! Hier alvast de antwoorden op de vragen van Module I. Zoals al aangegeven zijn we nog druk bezig met het afronden van Module III. Aanstaande donderdag laten we jullie weten of het ons lukt. En dan kunnen we daarna jullie vragen daarover beantwoorden.

Laten we bellen als eea nog niet duidelijk is.

Groet, [redacted]

Aangeven tot welke resultaten het verbeterde model leidt, met name vergelijking met de berekeningen uit 2015/2016. Zijn de berekende concentraties nu hoger/lager/vergelijkbaar met toen?

Dit staat in het rapport.

"De kaarten bevestigen het beeld uit de voorgaande verkennende studie (Bezemer et al., 2015), waarin een blootstellingskaart voor 2015 is gemaakt. Ook in die studie zijn de berekeningen geschaald naar metingen (die gedurende 1 tot 2 maanden zijn uitgevoerd). Een bijdrage van 3.000 deeltjes per cm3 is mogelijk tot op een afstand van 15 km, en bij woonlocaties die het dichtst bij Schiphol zijn gelegen kan de jaargemiddelde bijdrage oplopen tot circa 15.000 deeltjes per cm3."

Is de concentratie in de meest dichtbij gelegen woonkern nog steeds vergelijkbaar met een drukke straat?

Volg de redenering: antwoord op de vorige vraag is dat concentratie in dichtbij gelegen woonkern vergelijkbaar is met die bepaald voor 2015. We weten niet in hoeverre de concentratie in een drukke straat zich verhoudt tot 3 jaar geleden. Als die niet is gewijzigd is het antwoord ja.

Tijdens de expert meeting werd opgemerkt dat de concentraties langs drukke wegen in de afgelopen jaren dalen. Ik schat in dat binnen de bandbreedte de concentraties nog steeds vergelijkbaar zijn.

Kan iets worden toegevoegd waar het model voor geschikt is?

Bijv.: met het model kan op basis van @die en @die gegevens een inschatting worden gemaakt van de @ (concentraties?) tot op @ km van de luchthaven.

Met het model kan op basis van uurgemiddelde metingen van de meteorologie en het baangebruik een inschatting gemaakt worden van de bijdrage van vliegverkeer op Schiphol aan de jaargemiddelde blootstelling aan ultrafijn stof van inwoners van .....(hier dan het onderzoeksgebied benoemen?).

Het model zelf is tot op een afstand van 5 km met metingen getoetst (er is niet op grotere afstand gemeten omdat de bijdrage van vliegverkeer –mogelijk- te laag zou zijn om uit metingen te onderscheiden van andere bronnen). Dat wil niet zeggen dat je daarom geen inschatting kunt maken op grotere afstand.

Is het model bruikbaar voor andere luchthavens? Zo ja, dat melden. Zo nee, wat moet er dan nog aan gebeuren? (We hebben het in 2016 gebruikt voor RTHA en EIN).

Dit staat niet expliciet in ons rapport. Ik zou zeggen: het is bruikbaar om een eerste schatting te krijgen, maar de schaling naar metingen die we voor Schiphol vinden is niet zonder meer toepasbaar op andere luchthavens. De vlootsamenstelling is daar bijvoorbeeld anders. Wat er in feite zou moeten gebeuren is ook rond de andere luchthavens metingen doen om het model te schalen.

From: 10.2e [redacted] - DGB [mailto 10.2e [redacted] @minienw.nl]
Sent: vrijdag 3 mei 2019 13:13
To: 10.2e [redacted] - DGMI
Cc: 10.2e [redacted]
Subject: RE: Rapport en presentatie module I (metingen en berekeningen)

Hoi allen,

10.2e en ik zijn vandaag allebei vrij.

We hebben nog geen uitgebreid overleg gehad over jullie mailtjes.

Hieronder al wel vast een paar vragen van ons over de hoofdconclusies.

Nu even snel en kort door de bocht, maar maandag bellen we even.

Aangeven tot welke resultaten het verbeterde model leidt, met name vergelijking met de berekeningen uit 2015/2016. Zijn de berekende concentraties nu hoger/lager/vergelijkbaar met toen?

Is de concentratie in de meest dichtbij gelegen woonkern nog steeds vergelijkbaar met een drukke straat?

Kan iets worden toegevoegd waar het model voor geschikt is?

Bijv.: met het model kan op basis van @die en @die gegevens een inschatting worden gemaakt van de @ (concentraties?) tot op @ km van de luchthaven.

Is het model bruikbaar voor andere luchthavens? Zo ja, dat melden. Zo nee, wat moet er dan nog aan gebeuren? (We hebben het in 2016 gebruikt voor RTHA en EIN).

III

Hoe lang is kortdurend en kortstondig?

Bij hoeveel procent van de kinderen en vrijwillligers is het geconstateerd?

Effecten zijn zelfde bij ufp totaal en bij alleen ufp luchtvaart. Dus ook bij alleen ufp wegverkeer?

Belangrijkste: hoe erg is het? Wat is “niet alarmerend”?

Acute verandering hartfunctie vind ik wel alarmerend.

Welke hartparameter is veranderd, en naar welke wil je het uitbreiden?

Welke andere longonderzoeken dan nu gedaan?

Als het niet alarmerend is, waarom dan toch verder onderzoek?

Er moet dus echt meer duiding bij.

Fijn weekend,

Groeten

10.2e

Van: 10.2e <10.2e @rivm.nl>

Datum: donderdag 02 mei 2019 5:32 PM

Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>, 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>

Kopie: 10.2e <10.2e @rivm.nl>, 10.2e <10.2e @rivm.nl>

Onderwerp: Rapport en presentatie module I (metingen en berekeningen)

Beste [redacted] en [redacted],

Zoals aangekondigd door [redacted] hierbij het rapport en de presentatie over module I (metingen en berekeningen).

Bijlage 1 en bijlage 2 zijn als apart document bijgevoegd.

Vriendelijke groet

[redacted]

From: [redacted]
Sent: donderdag 2 mei 2019 16:16
To: [redacted] - DGB; [redacted] - DGMI
Cc: [redacted]
Subject: RE: stand van zaken

Beste [redacted] en [redacted],

Ik heb van jullie beide de voicemail net ingesproken. Hierbij alvast mijn reactie. Ik hoop dat we nog even kunnen bellen vandaag of morgen.

Na de wetenschappelijke adviescommissie van 19 april is het rapport van [redacted] afgerond. Ook de presentatie voor 14 mei is gereed. Dit sturen we jullie eind van de dag. Voor het rapport acute effecten wordt nog volop gewerkt aan het integratiehoofdstuk van de deelonderzoeken panelstudie, vrijwilligersstudie en toxicologie. Parallel wordt aan de samenvatting geschreven. We bekijken eind volgende week of we deze module op tijd kunnen opleveren om 17 mei aan het Lokaal Uitvoerings Overleg te sturen.

Deze informatie kunnen jullie nu als input gebruiken voor het informeren van de Stas en M. Ik overleg graag nog even met jullie of je de Stas en M in een keer of in twee keer informeert. Het Lokaal Uitvoeringsoverleg ontvangt in twee keer de stukken (volgens

planning nu 7 mei Module I en 17 mei Module III).

De hoofdconclusie van Module I is:

Het rekenmodel is t.o.v. versie 2015 verbeterd op twee punten:

- Taxiënde vliegtuigen zijn als bron toegevoegd
- Gegevens over emissie van ultrafijn stof uit de literatuur zijn gebruikt

Het rekenmodel is uitgebreid vergeleken met metingen. De rekenresultaten zijn geschaald naar de meetwaarden.

Het rekenmodel is geschikt voor het gezondheidsonderzoek naar effecten op de lange termijn (volgend onderdeel in het programma). Het is voor dat doel niet noodzakelijk nu verdere inspanningen te verrichten om het model te verbeteren.

De hoofdconclusie van Module III is geformuleerd met de wetenschappelijke adviescommissie:

Gezamenlijk laten deze studies zijn dat kortdurende verhoogde blootstelling aan UFP kan leiden tot acute effecten op de gezondheid in de omgeving van Schiphol.

Dit betreft bij kinderen o.a. een toename van acute luchtwegsymptomen (zoals piepende ademhaling)

Dit betreft bij volwassenen o.a. een kortstondige verlaging van de longfunctie en een acute verandering van een van de parameters van de hartfunctie

Dit geldt zowel voor totaal UFP (van alle bronnen samen) als voor UFP afkomstig van het vliegverkeer.

Er zijn geen aanwijzingen dat de effecten van UFP van het vliegverkeer wezenlijk anders zijn dan die van UFP van het wegverkeer.

Hoewel de effecten niet alarmerend zijn, is er voldoende bewijs om het onderzoek uit te breiden naar andere eindpunten (naast hart en longen) en andere groepen.

En verder:

Het is nog onduidelijk wat de effecten op de lange termijn zijn (volgend onderdeel in het programma)

Het effect op hart en longen wordt op in ieder geval meegenomen in de lange termijn studie

Groet, [redacted]

Van: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
Datum: 1 mei 2019 om 13:25:23 CEST
Aan: [redacted] @rivm.nl>, [redacted] @rivm.nl>
CC: [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: stand van zaken

Hoi [redacted] en [redacted],

[redacted] en ik moeten volgende week een nota voor onze Stas en M opleveren over de twee deelrapportages van jullie.

Gelet op de omvang van de deelrapporten van [redacted], het nog ontbreken van de rapporten over de acute effecten en de overleggen die jullie hebben gehad met nationale en internationale experts: zouden jullie ons van elk onderwerp een half tot een A4-tje kunnen aanleveren met kort de belangrijkste conclusies, duiding en gevolgen? Mag puntsgewijs, hoeft geen lopend verhaal te zijn, dat maken wij er wel van.

Het liefste nog deze week, want de nota moet echt vóór 14-5 (eerste overleg met het uitvoeringsoverleg) bij Stas/M liggen.

Redden we dat niet, dan vrees ik dat we het eerste overleg moeten uitstellen, we kunnen echt niet hebben dat resultaten lekken (dat gaat namelijk zeker gebeuren) vóór onze hoogste twee dames op de hoogte zijn.

Dank!

Groeten

10.2e

10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Project Schiphol

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
tel.: 06 10.2e

e-mail: 10.2e ***@minienm.nl***

10.2e ***is mijn vaste vrije dag***

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e 10.2e @rivm.nl; 10.2e - DGMI
Cc: 10.2e @rivm.nl
Onderwerp: RE: Rapport en presentatie module I (metingen en berekeningen)
Datum: donderdag 9 mei 2019 17:26:25

Hoi 10.2e,

Dank voor je mail.

Er zaten in mijn opmerkingen bij de presentatie geen echt dringende dingen, dus als 10.2e er niet aan toekomt, is het niet erg.

Dat het eind concept van module 3 verzendklaar is volgende week is mooi!

Of we het dan ook echt gaan verzenden, hangt wat mij betreft af van de duiding van de bevindingen over de acute effecten. Maar daar hebben we het volgende week vast nog wel over.

Maandag ben ik afwezig (Buiten reikwijdte eventueel kunnen we het er dinsdag even over hebben.

Alvast fijn weekend (tsja, dat heb je met die ouwe mensen die een PAS dag hebben...)
Groeten
10.2e

Van: 10.2e 10.2e @rivm.nl>
Verzonden: 9 mei 2019 16:30
Naar: "10.2e - DGB" <10.2e @minienw.nl>; 10.2e @rivm.nl>; "10.2e - DGMI" 10.2e @minienw.nl>
Cc: 10.2e <10.2e @rivm.nl>
Onderwerp: RE: Rapport en presentatie module I

Hi 10.2e,

Je nam net niet op. 10.2e is deze week met vakantie. Ik vraag haar maandag om naar jouw opmerkingen te kijken. Ik hoop dat ze een deel nog kan verwerken. Anders komt het vast dinsdag in de discussie over de samenvatting wel aan de orde.

Ik heb net 10.2e gesproken. Voor Module III is de voorzitter van de Wetenschappelijke Adviescommissie (10.2e) nu het laatste hoofdstuk aan het lezen. Afhankelijk van zijn commentaar gaan we het redden om het eindconcept eind volgende week verzendklaar te hebben. Ik bel hierover morgenochtend nog even met 10.2e.

Groet, 10.2e

****
10.2e 10.2e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM

telefoon: 06-[redacted]
secretariaat: [redacted] @rivm.nl
****

From: [redacted] - DGB [mailto:[redacted]@minienw.nl]
Sent: dinsdag 7 mei 2019 12:26
To: [redacted] - DGMI
Cc: [redacted]; [redacted] der
Subject: RE: Rapport en presentatie module I (metingen en berekeningen)

Hoi,
Ik ben even door de presentatie voor dinsdag gegaan en heb wat vragen en opmerkingen geplaatst.
Ik heb ze allemaal aan de rechtse kant van de sheets gezet.

Groeten,
[redacted]

[redacted]
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Project Schiphol
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
tel.: 06 [redacted]
e-mail: [redacted] @minienm.nl
[redacted] ***is mijn vaste vrije dag***

Van: [redacted] [redacted] @rivm.nl>
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 17:32
Aan: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGMI <[redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] <[redacted] @rivm.nl>; [redacted] [redacted] @rivm.nl>
Onderwerp: Rapport en presentatie module I (metingen en berekeningen)

Beste [redacted] en [redacted],

Zoals aangekondigd door [redacted], hierbij het rapport en de presentatie over module I (metingen en berekeningen).
Bijlage 1 en bijlage 2 zijn als apart document bijgevoegd.

Vriendelijke groet

[redacted]

From: [redacted]
Sent: donderdag 2 mei 2019 16:16
To: [redacted] - DGB; [redacted] - DGMI
Cc: [redacted]; [redacted]
Subject: RE: stand van zaken

Beste [redacted] en [redacted],

Ik heb van jullie beide de voicemail net ingesproken. Hierbij alvast mijn reactie. Ik hoop dat we nog even kunnen bellen vandaag of morgen.

Na de wetenschappelijke adviescommissie van 19 april is het rapport van [redacted] afgerond. Ook de presentatie voor 14 mei is gereed. Dit sturen we jullie eind van de dag. Voor het rapport acute effecten wordt nog volop gewerkt aan het integratiehoofdstuk van de deelonderzoeken panelstudie, vrijwilligersstudie en toxicologie. Parallel wordt aan de samenvatting geschreven. We bekijken eind volgende week of we deze module op tijd kunnen opleveren om 17 mei aan het Lokaal Uitvoerings Overleg te sturen.

Deze informatie kunnen jullie nu als input gebruiken voor het informeren van de Stas en M. Ik overleg graag nog even met jullie of je de Stas en M in een keer of in twee keer informeert. Het Lokaal Uitvoeringsoverleg ontvangt in twee keer de stukken (volgens planning nu 7 mei Module I en 17 mei Module III).

De hoofdconclusie van Module I is:

- Het rekenmodel is t.o.v. versie 2015 verbeterd op twee punten:
  - Taxiënde vliegtuigen zijn als bron toegevoegd
  - Gegevens over emissie van ultrafijn stof uit de literatuur zijn gebruikt
- Het rekenmodel is uitgebreid vergeleken met metingen. De rekenresultaten zijn geschaald naar de meetwaarden.
- Het rekenmodel is geschikt voor het gezondheidsonderzoek naar effecten op de lange termijn (volgend onderdeel in het programma). Het is voor dat doel niet noodzakelijk nu verdere inspanningen te verrichten om het model te verbeteren.

De hoofdconclusie van Module III is geformuleerd met de wetenschappelijke adviescommissie:

- Gezamenlijk laten deze studies zijn dat kortdurende verhoogde blootstelling aan UFP kan leiden tot acute effecten op de gezondheid in de omgeving van Schiphol.
- Dit betreft bij kinderen o.a. een toename van acute luchtwegsymptomen (zoals piepende ademhaling)
- Dit betreft bij volwassenen o.a. een kortstondige verlaging van de longfunctie en een acute verandering van een van de parameters van de hartfunctie
- Dit geldt zowel voor totaal UFP (van alle bronnen samen) als voor UFP afkomstig van het vliegverkeer.
- Er zijn geen aanwijzingen dat de effecten van UFP van het vliegverkeer wezenlijk anders zijn dan die van UFP van het wegverkeer.
- Hoewel de effecten niet alarmerend zijn, is er voldoende bewijs om het onderzoek uit te breiden naar andere eindpunten (naast hart en longen) en andere groepen.

En verder:

- Het is nog onduidelijk wat de effecten op de lange termijn zijn (volgend onderdeel in het programma)
- Het effect op hart en longen wordt op in ieder geval meegenomen in de lange termijn studie

Groet, [redacted]

Van: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Datum: 1 mei 2019 om 13:25:23 CEST
Aan: 10.2e 10.2e @rivm.nl>, 10.2e 10.2e @rivm.nl>
CC: 10.2e - DGMI <10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: stand van zaken

Hoi 10.2e en 10.2e,

10.2e en ik moeten volgende week een nota voor onze Stas en M opleveren over de twee deelrapportages van jullie.

Gelet op de omvang van de deelrapporten van 10.2e, het nog ontbreken van de rapporten over de acute effecten en de overleggen die jullie hebben gehad met nationale en internationale experts: zouden jullie ons van elk onderwerp een half tot een A4-tje kunnen aanleveren met kort de belangrijkste conclusies, duiding en gevolgen? Mag puntsgewijs, hoeft geen lopend verhaal te zijn, dat maken wij er wel van.

Het liefste nog deze week, want de nota moet echt vóór 14-5 (eerste overleg met het uitvoeringsoverleg) bij Stas/M liggen.
Redden we dat niet, dan vrees ik dat we het eerste overleg moeten uitstellen, we kunnen echt niet hebben dat resultaten lekken (dat gaat namelijk zeker gebeuren) vóór onze hoogste twee dames op de hoogte zijn.

Dank!
Groeten
10.2e

10.2e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Project Schiphol
Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
tel.: 06 10.2e
e-mail: 10.2e *@minienm.nl*
10.2e ***is mijn vaste vrije dag***

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 74

Van: [redacted]
Aan: [redacted] - DGB; [redacted]; [redacted] - DGMI
Onderwerp: Module III
Datum: vrijdag 10 mei 2019 12:42:09

Beste [redacted] en [redacted],

Zoals net telefonisch met [redacted] besproken is er bij het laatste hoofdstuk (integratie van de drie deelstudies) nog een inhoudelijk discussiepunt naar voren gekomen. We hebben begin volgende week tijd nodig om dit punt te slechten. Dat betekent wel dat we de geplande verzending naar het lokaal uitvoeringsoverleg van 17 mei niet gaan redden.

Dit is de ons nieuwe planningsvoorstel:
29 mei versturen stukken naar lokaal uitvoeringsoverleg
5, 11, 12 of 13 juni nieuwe datum lokaal uitvoeringsoverleg
20 juni opleveren aan I&W

Aanstaande maandag zullen wij het lokaal uitvoeringoverleg een nieuw datumverzoek sturen.

[redacted] bespreekt of publicatie voor het zomerreces nog tot de mogelijkheden behoort (zou wel mooi zijn ivm toezegging Stas aan de 2e kamer). Dinsdag kunnen we in ieder geval melden dat we daar onze uiterste best voor doen.

Groeten en tot dinsdag,

[redacted]

****
[redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 06-[redacted]
secretariaat: [redacted] *@rivm.nl*
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 77

Van: 10.2e [redacted] - DGB
Aan: 10.2e [redacted] - DBO; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Cc: 10.2e [redacted] - DGB
Onderwerp: FW: Exploitatieverslag mei 2019 CONCEPT
Datum: maandag 13 mei 2019 12:24:58
Bijlagen: Exploitatieverslag mei 2019 CONCEPT v10.2e [redacted] .10052019.docx

---

Dag heren,

Voor jullie informatie bijgevoegd het concept-exploitatieverslag. We hebben al een eerder concept beoordeeld en op basis hiervan constateren wij dat het verslag een beduidend betere opbouw kent en echt beter inzicht oplevert in de aard en omvang van knelpunten ten opzichte van voorgaande edities. Dat neemt niet weg dat we op detailniveau nog wel wat opmerkingen hadden. Mochten jullie nog opmerkingen willen meegeven dan kan dat uiteraard. Als we Schiphol nog enige tijd willen geven om dit te verwerken (deadline voor aanbieden verslag is vrijdag 31 mei na hemelvaart) dan wel het liefst voor eind deze week. 10.2e en ik nemen het verslag sowieso door en daarnaast lezen 10.2e en 10.2e mee voor onderdeel roadmap safety improvement.

Groeten,

10.2e [redacted]

Van: 10.2e [redacted] <10.2e [redacted] @schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 10 mei 2019 19:21
Aan: 10.2e [redacted] - DGB 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: Exploitatieverslag mei 2019 CONCEPT

Hi 10.2e [redacted],

Zie bijgaand een nieuw concept voor informele check door jou.

Tav het opnemen van overzicht projecten ihkv Roadmap Safety zijn we nog aan het bekijken wat mogelijk is. V&V cijfers moeten ook nog komen.

Zoals telefonisch gemeld is track/changes wat lastig geweest i.v.m. grote wijzigingen (vooral nog schaven aan de tekst).
Vanaf deze versie zullen we track/changes aanhouden.

Groet,

10.2e [redacted]

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Document 81

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: RE: Concept MER
Datum: dinsdag 14 mei 2019 11:44:58

Hoi 10.2e ,

Just in time. Ik neem de brief op in de concept-MER.

Groeten, 10.2e

Van: 10.2e - BSK <10.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 14 mei 2019 11:25
Aan: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
CC: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGMI <10.2e @minienw.nl>; To70 - 10.2e 10.2e @to70.nl>; 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: Concept MER

Beste 10.2e ,

Bijgaand alvast digitaal een exemplaar van de getekende brief betreffende afronding MER NNHS Schiphol met aandachtspunten vanuit bevoegd gezag voor de MER-procedure. Deze gaat vandaag met de post mee.

Met vriendelijke groet,
10.2e

Van: 10.2e - BSK
Verzonden: woensdag 17 april 2019 12:51
Aan: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
CC: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGMI <10.2e @minienw.nl>; To70 - 10.2e <10.2e @to70.nl>; 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: Concept MER

Beste 10.2e ,

In concept stuur ik je alvast de bijlagen door met de aandachtpunten voor de afronding van het MER met uitsluitend een scenario voor 500.000 vliegtuigbewegingen, en de werkwijze beoordeling MER zoals tijdens de kennismaking op 4 april toegelicht. Ik heb begrepen dat een afspraak is gepland met de heer Dick Benschop en de minister voor 25 april as.. Jouw mededeling zoals in ons overleg naar voren gebracht ten aanzien van de oplevering van het MER door Schiphol (als initiatiefnemer) zal naar verwachting ook aan de orde komen in het gesprek met de minister. Om geen onnodige vertraging op te lopen in de afronding van het MER stuur ik je deze bijlagen alvast in concept door. Ik verwacht de definitieve brief kort na het overleg met de minister te kunnen versturen.

Met vriendelijke groet,
10.2e

10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving
.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW
Check ons jaarverslag! Doorbouwen aan duurzaamheid
.....
M +316 10.2e
10.2e @minienw.nl
Het verhaal van IenW
.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland
.....

Van: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Verzonden: dinsdag 9 april 2019 15:25
Aan: 10.2e - BSK <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; To70 - 10.2e <10.2e @to70.nl>; 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Onderwerp: Concept MER

Hoi allen,

Ik had beloofd nog een keer naar de planning te kijken t.a.v. de oplevering van het eindconcept. De gedachte was dat we wellicht door het achterwege laten van de opmaak al eerder een niet opgemaakte versie kunnen opleveren. Dat blijkt echter niet het geval, we blijven daarmee op het opleveren van het eindconcept in de derde week van mei.

Volgende week, 18 april, bespreken we met 10.2e, 10.2e en Jaco Stremler de conceptresultaten.

Groeten, 10.2e

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e - DGMI; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2e - DBO; 10.2e - DGRW; 10.2e - DGMI
Cc: 10.2e - DGB; 10.2e - BSK
Onderwerp: RE: Position Paper Schiphol gemeente Amstelveen
Datum: vrijdag 17 mei 2019 09:30:30

Ha

Bij ons is 10.2e hierbij betrokken.

Groeten

10.2e

Van: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 mei 2019 09:30
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK <jaco.stremler@minienw.nl>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DBO 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGRW 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGMI <10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Position Paper Schiphol gemeente Amstelveen

Hi collega's,

Hierbij position paper van gemeente Amstelveen. Met name belangrijk voor LVB2 gezien de voorwaarden die aan groei Schiphol worden gesteld. Ook voor luchtvaartnota vanwege koppeling aan luchthaven in zee.

10.2e, overleg jij even met de SH collega's of/hoe we richting Amstelveen op deze brief reageren?

Dank je!

10.2e

Van: 10.2e - DBO <10.2e @minienw.nl> **Namens** Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) -DBO
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 12:22
Aan: 10.2e - DGMI <10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Position Paper Schiphol gemeente Amstelveen

Ha 10.2e,

Graag de onderstaande mail ter behandeling.

Mvg.
Jan Hendrik

Van: DBO-min <DBO-min@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 7 mei 2019 16:24
Aan: Nieuwenhuizen, C. van (Cora) - DBO <cora.van.nieuwenhuizen@minienw.nl>; 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DBO 10.2e @minienw.nl>; Dronkers, J.H. (Jan-Hendrik) -DBO

<janhendrik.dronkers@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Position Paper Schiphol gemeente Amstelveen

Ter informatie Ik heb de mail en bijlage ook laten registreren om in behandeling te nemen.

Groeten, [redacted]

Van: [redacted] @amstelveen.nl> **Namens** Raat, Herbert
Verzonden: dinsdag 7 mei 2019 15:09
Aan: [redacted] - DBO [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: Position Paper Schiphol gemeente Amstelveen

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Hierbij stuur ik ter informatie het Position Paper Schiphol, dat vanmorgen door het college van B&W van Amstelveen is vastgesteld.
Amstelveen continueert de inzet op de veiligheid, gezondheid en lokale werkgelegenheid. Amstelveen ondersteunt het standpunt van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) dat eerst maatregelen noodzakelijk zijn die de overlast verminderen voordat er gesproken kan worden over de ontwikkeling van Schiphol in de toekomst. De aandacht gaat met name uit naar gebruik van de Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan en de nachtvluchten. De inhoud van dit Position Paper Schiphol zal voor Amstelveen leidend zijn bij de inbreng vanuit onze gemeente in landelijke en regionale ontwikkelingen in de luchtvaartsector in de komende tijd.

Het Position Paper Schiphol is geagendeerd in de vergadering van de raadscommissie Ruimte, Wonen en Natuur van 21 mei en in de gemeenteraad van Amstelveen van 12 juni a.s.

Met vriendelijke groet,

Herbert Raat
Wethouder Schiphol Amstelveen

LIJST VAN ACHTERGRONDDOCUMENTEN

1. Kader en wetgeving

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
IenW	Kamervragen Gebruiksprognose en concept-MER Schiphol, de appreciatie van de Technical Challenge en het vervolgproces MER Schiphol	25-2-2019	kamervragen-gebruiksprognose-en-concept-mer-schiphol.pdf
IenW	Overzicht rapporten in het kader van het MER Schiphol	30-11-2018	bijlage-1-overzicht-rapporten-in-het-kader-van-het-mer-schiphol.pdf
IenW	Kamerbrief over MER en LVB Schiphol	28-11-2018	doc29-mer-en-lvb-schiphol.pdf
IenW	Memorie van toelichting wijzigiging wet luchtvaart	9-3-2016	3052-004wijziging-wet-luchtvaart.pdf
IenW	Nota van antwoord NRD MER NNHS	22-10-2015	Nota van antwoord NRD MER NNHS_tcm117-342692.pdf
CMER	Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport	24-9-2015	a3052rd.pdf
Schiphol Group	Notitie Reikwijdte en Detailniveau	12-6-2015	3052-002notrw.pdf
IenW	Luchthavenverkeersbesluit Schiphol	24-11-2002	LVB Schiphol 2003 stb-2002-592.pdf

2. Aandachtspunten vanuit bevoegd gezag

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
IenW	Afronding MER NNHS Schiphol, aandachtspunten vanuit bevoegd gezag MER-procedure	14-5-2019	20190514_IenW_aandachtspunten BG MER NNHS_incl bijlagen.pdf
IenW	Afronding MER NNHS Schiphol	27-3-2019	Schiphol over MER 27-3-2019 (003).pdf
IenW	Actualiseren gelijkwaardigheidscriteria in 2017 en 2018	28-11-2018	Actualiseren gelijkwaardigheidscriteria in 2017 en 2018 DEF.pdf
IenW	Aanvullende analyses NNHS Schiphol	17-10-2017	Brief IenM aan ORS over m.e.r 17 okt 2017.pdf
IenW	Aanvullende analyses NNHS Schiphol	13-10-2017	Brief IenM aan Schiphol m.e.r 13 oktober 2017.pdf
IenW	adviezen Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol	22-3-2017	Agendapunt 3.b - Brief aan cie mer twee tussenadviezen.pdf
IenW	Aanvullende werkzaamheden in het kader van het MER Schiphol	13-10-2016	brief aanvullende werkzaamheden MEr Schiphol 13 oktober 2016.pdf

3. Adviezen van Commissie m.e.r.

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
CMER	Adviezen NNHS Schiphol	31-3-2017	antwoord_op_brief_ienw_over_adviezen_nnhs.pdf
CMER	Implementatie Doc29	23-2-2017	3052_ov_briefadvies_implementatie_doc29.pdf
CMER	Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport	24-1-2017	3052_voorlopig_toetsingsadvies.pdf
CMER	Vervolgvragen bewonersdelegatie inzake CDA's overdag	12-10-2016	Vervolgvragen bewonersdelegatie inzake CDA okt 2016.docx
CMER	Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport	25-8-2016	3052_tussentijds_toetsingsadvies.pdf
CMER	Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol	22-3-2006	a1454ts.pdf

4. Adviezen/verslaglegging Hans Alders

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
Hans Alders	Aldersadvies 2015	29-1-2015	3052-007aldersadvies2015.pdf
Hans Alders	Aldersadvies 2013	8-10-2013	3052-006aldersadvies2013.pdf
Hans Alders	Aldersadvies 2010	19-8-2010	3052-005aldersadvies2010.pdf
Hans Alders	Aldersadvies 2008	1-10-2008	advies-alders-middellange_termijn.pdf
Hans Alders	Verslaglegging ORS	30-1-2019	Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf

5. Actualisatie criteria voor gelijkwaardigheid

Auteur(s)	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
To70	Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol - Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria	8-4-2019	19.171.02 Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol - Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria.pdf
10.2e (Cie m.e.r.) 10 2e (NLR) 10.2e (PBL)	Deskundigenreactie actualisatie gelijkwaardigheidscriteria 2017 en 2018	15-10-2018	Deskundigenreactie actualisering integraal 2017_2018.pdf

6. Evaluatie gebruiksprognose Schiphol

Auteur	Onderwerp	Datum	Bestandnaam
Schiphol Group	Evaluatie gebruiksprognose 2018	8-3-2019	Evaluatie_Gebruikprognose_2018.pdf
Schiphol Group	Gebruiksprognose 2019	19-11-2018	gebruiksprognose-2019.pdf
Schiphol Group	Evaluatie gebruiksprognose 2017	23-2-2018	evaluatie-gebruiksprognose-2017.pdf

7. Externe review

Auteur	Onderwerp	Datum	Bestandnaam
MovingDot BV	Technical Challenge MER NNHS Schiphol Deel 5	20-11-2018	technicalchallengeconceptmerschiphol-831781.pdf

8. Geluidshinder

Auteur	Onderwerp	Datum	Bestandnaam
10.2e	Peer Review of Noise Modelling using ECAC Doc. 29 for Amsterdam Schiphol Airport	1-10-2018	Peer Review Doc29.PDF
NLR	Toepassing ECAC Doc29 voor het bepalen van de geluidbelasting van het vliegverkeer van Schiphol	1-2-2019	nlr-toepassing-ecac-doc29-voor-het-bepalen-van-de-geluidbelasting-van-het-vliegverkeer-van-schiphol.pdf
NLR	Trendvalidatie van Doc.29	1-10-2018	trendvalidatie-van-doc-29-berekeningen-nlr.pdf
RIVM	Dosis-Effect relaties hinder en slaapverstoring	30-6-2017	RIVM_DMG_0922017_dosiseffectSchiphol.pdf
NLR/To70	Correctie dossis-effect-relaties	26-6-2017	170626_Correctie_DER_na_expertoverleg.pdf
NLR	Externe check geluid- en EV-berekeningen MER Schiphol	21-11-2016	bijlage-5-externe-check-geluid-en-ev-berekeningen-mer-nnhs-2016.pdf

9. Externe veiligheid

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
NLR	Integrale veiligheidsanalyse Schiphol	1-2-2018	integrale-veiligheidsanalyse-schiphol.pdf
OVV	Veiligheid vliegverkeer Schiphol	1-4-2017	veiligheid_vliegverkeer_schiphol_nl_interactief_website.pdf
NLR	Externe check geluid- en EV-berekeningen MER Schiphol	21-11-2016	bijlage-5-externe-check-geluid-en-ev-berekeningen-mer-nnhs-2016.pdf

10. Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
Adecs Airinfra	Kwaliteitsborging luchtkwaliteit MER NNHS Schiphol	23-6-2016	bijlage-6-kwaliteitsborging-deelrapport-luchtkwaliteit-mer-nnhs-2016.pdf
Arcadis	Kwaliteitsborging deelrapport natuur MER Schiphol: beoordeling eindrapport	22-8-2016	bijlage-7-kwaliteitstoets-deelrapport-natuur-mer-nnhs-2016.pdf

X. Nog niet afgeronde rapporten

Auteur	*Onderwerp*	*Datum*	*Bestandnaam*
Adecs	Contra-expertise geluidsberekeningen MER NNHS (met Doc29)		
RIVM	Second opinion trendvalidatie Doc29		
NLR	Methoden-rapport, verschillende overwegingen ontwerpproces Doc29		

Van: [redacted] - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: FW: Nota uitkomsten brainstorm nav Aldersadvies 2019 (002) CE
Datum: vrijdag 17 mei 2019 14:41:23
Bijlagen: Nota uitkomsten brainstorm nav Aldersadvies 2019 CE_DKv2.docx

---

Interessant stuk heeft [redacted] al geproduceerd….

Van: [redacted] - BSK [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 17 mei 2019 14:37
Aan: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] - DGB <[redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nota uitkomsten brainstorm nav Aldersadvies 2019 (002) CE

Hi [redacted],

Ik heb vandaag samen met [redacted] nog de laatste hand gelegd aan een nota met daarin de uitkomsten van mijn onderzoek naar een aantal punten uit het Aldersadvies, zie bijgesloten. Het document is in onze ogen vooral bedoeld om intern met elkaar het gesprek aan te gaan. [redacted] en ik zouden graag een afspraak maken met jou om dit door te spreken. Zullen we dit maandag rondom het clusteroverleg even afstemmen? Ik ben vanaf dinsdag namelijk een week met verlof.

Groet, fijn weekend en tot maandag!

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted] @to70.nl>
Verzonden: donderdag 16 mei 2019 14:48
Aan: [redacted] - DGB <[redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] - BSK <[redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nota uitkomsten brainstorm nav Aldersadvies 2019 (002) CE

Hi [redacted],

Ik heb weer een nieuwe versie gemaakt voor ons overleg van morgen. Ik heb geprobeerd meer onderzoeksresultaten (in woord) toe te voegen aan het document. Laten we morgen verder kijken naar welke info goed is om op te nemen in het document en wat de way forward is.

Weet je de weg te vinden naar ons kantoor?

Groet,

[redacted]

From: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
Sent: Friday, May 10, 2019 03:33 PM
To: [redacted] <[redacted] @to70.nl>
Subject: Nota uitkomsten brainstorm nav Aldersadvies 2019 (002) CE

Hi,

Zie wat opmerkingen begin volgende week ff bespreken.
Ik zou iets meer beginnen vanuit wat nu ook daadwerkelijk de issues zijn t.a.v. geluid.

Wat gebeurd er nu bij de verschillenden banen (de grafieken die je laatst bij je had helpen daarbij)
En wat kunnen we vervolgens meer of beter doen om deze issues te mitigeren (Laeq en of norm piekbelasting?

Grt

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Project Schiphol
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
[redacted]
Senior Beleidsmedewerker
M +31(0)[redacted]
[redacted]@minienm.nl

Datum
7 mei 2019

Kenmerk
IenW/BSK-2019/pm

Uitkomsten brainstorm
meten van vliegtuiggeluid

Inleiding

Op 14 maart jl. heeft er een brainstrom sessie plaatsgevonden over de 'tegenstrijdigheden' die terug te vinden zijn in de brief van Hans Alders van januari 2019. Hiervan worden er al een aantal opgepakt in project/programmaverband, maar er zijn twee wat meer inhoudelijke vraagstukken waarvan de oplossing nog gezocht moet worden. Dit gaat om de volgende twee punten:

1. Geluidreductie vs. volumestijging

> *"Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen nauwelijks of niet waarneembaar is op de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop de vliegtuigen passeren. Ieder individueel vliegtuig produceert daarbij voor de omwonende een buitengewoon hoog geluidvolume. Voor de collectieve geluidsberekening in het stelsel van gelijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel.* ***Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname.*** *Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad."*
> – ***pagina 3 - Brief Hans Alders 2019***

2. Generieke beleidsvoering vs. individuele behoeftes (beleving)

> *"Daarnaast verdient het aanbeveling voor het binnengebied een verder verbeterd omgevingsbeleid te voeren waarin, meer dan tot nu toe,* ***rekening wordt gehouden met de individuele behoeften*** *van omwonenden in de meest getroffen gebieden. Voor het buitengebied wordt aandacht gevraagd voor het laag aanvliegen van het landend verkeer over grote afstanden. Het zou een belangrijke bron van ervaren hinder wegnemen als daarvoor een oplossing kan worden gevonden." –* ***pagina 3 - Brief Hans Alders 2019***

Tijdens de brainstorm zijn bovenstaande tegenstrijdigheden uitvoerig besproken en is de behoefte uitgesproken om verder te onderzoeken hoe met deze twee tegenstrijdigheden omgegaan kan worden.
Na de publicatie van de brief van Hans Alders heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) een beleidsstuk genaamd het luchtvaartbeleid 'een nieuwe aanvliegroute' gepubliceerd. In dit luchtvaartbeleid komen i.r.t. de bovenstaande tegenstrijdigheden uit de brief van Hans Alders nog een aantal soortgelijke punten voor, namelijk:

- Stuur in het luchtvaartbeleid op milieugrenswaarden voor de luchtvaart in plaats van op het aantal vliegbewegingen;
- Ontwikkel een nieuwe hindernorm die recht doet aan ervaring van luchtvaartlawaai;
- Pas het ALARA-beginsel toe en scherp periodiek de grenswaarden voor de luchtvaart aan;

De punten uit de brief van Hans Alders, het beleidsstuk van de Rli en de aankomende luchtvaartnota vormen aanleiding om meer onderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen op dit gebied. De afgelopen periode heeft er onderzoek plaatsgevonden om tot die oplossingsrichtingen te komen.

Representativiteit van geluidmaten in huidige beleid
Op dit moment wordt de jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal en de nacht (L_{den} en L_{night}) gebruikt als maat voor zowel de voorspelling van verwachtte geluidsbelasting alsmede voor de bepaling van de beperkingsgebieden rondom de luchthaven. Ten behoeve van informatievoorziening worden momenteel andere geluidmaten, waaronder maximale en gemiddelde geluidniveaus, gebruikt. Dit gegeven brengt een belangrijke vraag met zich mee: Sluiten andere geluidmaten beter aan bij (I) de beleving van de omwonenden en (II) de verschillende toepassingen waar geluidberekeningen voor worden gebruikt?

Binnen de EU wordt de jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal en de nacht (L_{den} en L_{night}) voorgeschreven als maat voor het in kaart brengen van de geluidbelasting rondom de luchthaven. Andere geluidmaten worden internationaal niet voorgeschreven, maar wel gehanteerd in het beleid van andere EU landen. Onderzoek naar verschillende toepassingen in verschillende EU landen laat zien dat er een aantal andere mogelijkheden goed toepasbaar zijn. In Zwitserland wordt voor de normstelling gebruik gemaakt van het jaargemiddelde geluidniveau tussen 07:00 en 23:00 (L_{Aeq}, 16h) voor ruimtelijke ordening en operationele maatregelen. Hierbij wordt de 55 dB(A) L_{Aeq},16h voor ruimtelijke ordening gebruikt en de 50 dB(A) L_{Aeq},16h voor operationele maatregelen. In het Verenigd Koninkrijk wordt ook de norm vastgesteld op basis van het jaargemiddelde geluidniveau. Zij gebruiken ook dus dezelfde geluidmaat, maar hebben de norm gezet op 57 dB(A) L_{Aeq},16h. Het vernoemen

waard is dat hierbij een berekening wordt gemaakt voor de drukste 3 zomermaanden en dat deze vertaald wordt naar het geluidniveau over het gehele jaar.

Het gebruik van maximale geluidniveaus wordt ook toegepast, maar vooral op luchthavens buiten Europa, denk hierbij aan de Verenigde Staten en Australië. In Australië wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van de maat Number of Events 70 (NA70). De NA70 maat staat voor het aantal bewegingen dat boven de 70 dB(A) L_{Amax} uit komt. De 70 dB(A) is in dat geval gekozen als drempel waarbij mensen een gesprek moeten onderbreken binnenshuis. Er is vervolgens aan het aantal bewegingen een norm gehangen.

Uit het onderzoek naar het gebruik van geluidmaten door andere EU landen komen op hoofdlijnen twee mogelijke oplossingsrichtingen, namelijk door de **geluidmaat en/of de representatieve tijdsperiode** aan te passen. Voor de geluidmaat kan voor verschillende toepassingen (bijv. isolatie, beperkingsgebieden en prognoses) gebruik gemaakt worden van minimale, maximale en/of gemiddelde waarden. Een aanpassing aan de representatieve tijdsperiode raakt een aantal punten die worden aangehaald in de brief van Hans Alders en het beleidsstuk van de Rli, namelijk:

- Dat in het huidige systeem, met L_{den} en L_{night} als geluidmaat, rustperiodes niet tot uitdrukking komen;
- Dat er geen onderscheid bestaat tussen periodes met veel verkeer en minder (veel) verkeer is, bijvoorbeeld:
    - Verschil tussen hoeveelheid verkeer in de nacht, de randen van de nacht en de avond;
    - Verschil tussen hoeveelheid verkeer in de winter en de zomerperiode;

Deze punten laten een trend zien die als hinderlijk wordt ervaren:

1. Er wordt momenteel geen onderscheid gemaakt tussen **zomer en winter** (veel verkeer – minder veel verkeer)
2. In de drukke zomermaanden resulteert het vollopen van de primaire banen in significant meer gebruik van de **secundaire banen**
3. Door het meer in gebruik hebben van de secundaire banen neemt de duur van de **rustperiodes** (met name in de zomer) af

Het teruglopen van de rustperiodes wordt (zoals afgeleid uit de brief van Alders) als hinderlijk ervaren doordat het aantal vliegtuigbewegingen in korte periodes relatief sterk toeneemt op de secundaire banen.

Data analyse hinderbeleving
Geen onderscheid tussen zomer en winter, toename van het aantal en soort bewegingen op de secundaire banen en de afname van de duur van de rustperiodes hebben zijn uit de brief van Alders af te leiden als hinderlijk. De afgelopen periode is er ook gekeken naar de wijze waarop deze trend zichtbaar is uit data van 2017 en 2018.

Onderscheid zomer en winter
De IATA zomerperiode loopt ongeveer van eind maart tot eind oktober. In deze periode wordt ongeveer 2/3 van het verkeer op Schiphol afgehandeld. Dit houdt in dat er dus een scheve verhouding zit tussen het aantal bewegingen in de winter en in de zomerperiode op Schiphol.

Seizoen	Realisatie (aantal vtb)	Prognose (aantal vtb)
Winter	171.500	176.600
Zomer	323.500	315.500

Cijfers uit de evaluatie van de GP2017

Het resultaat van deze scheve verhouding is dat nagenoeg alle drukke dagen op Schiphol zich in de zomerperiode bevinden. Trend is dat de drukke zomerdagen nog drukker worden en dat er binnen de markt geen nadrukkelijke behoefte is om veel net zo veel te groeien in de wintermaanden.

Inzicht aantal en soort bewegingen
Het onderscheid tussen het aantal bewegingen in de zomermaanden en in de wintermaanden is ook terug te zien in het baangebruik. Voor de primaire banen, de Polderbaan en de Kaagbaan, is uit data uit 2017 en 2018 te concluderen dat er voor de piekmomenten geen capaciteit meer beschikbaar is. Op deze momenten wordt er gebruik gemaakt van een secundaire startbaan of een secundaire landingsbaan. Voor zowel de dag, avond en nachtperiode is er een duidelijke trend zichtbaar. De Aalsmeerbaan wordt hoofdzakelijk gebruikt als secundaire startbaan en de Zwanenburgbaan wordt hoofdzakelijk gebruikt als secundaire landingsbaan. Dit is in lijn met de dominante windrichtingen die heerst op Schiphol.

Naast het aantal bewegingen is er ook gekeken naar de verdeling tussen zogenaamde 'narrow-body' en 'wide-body' vliegtuigen over de verschillende banen. De verdeling tussen deze twee soorten vliegtuigen is nagenoeg gelijk voor alle banen. Er is dus geen aanleiding om te veronderstellen dat door het gebruik van grotere vliegtuigtypes een bepaald deel van de omgeving van Schiphol meer hinder zou ondervinden als gevolg van de verdeling van de types.

Inzicht rustperiodes
Zoals hierboven vermeld is zie je dat er een toename in het gebruik van de secundaire start- en landingsbanen heeft plaatsgevonden. Deze toename van het verkeer heeft direct gevolgen voor de rustperiodes tussen periodes met veel verkeer. Er is onderzoek gedaan naar de rustperiodes tussen periodes met veel verkeer in voor 2017 en 2018. Uit deze data is af te leiden dat de primaire banen een redelijk stabiel patroon in aantal vliegtuigbewegingen laten zien doordat er gedurende de hele dag een grote hoeveelheid verkeer wordt afgehandeld. Secundaire banen kennen aantal periodes op de dag met een sterke toename van het aantal bewegingen en ook een aantal periodes met relatief weinig verkeer.

Conclusie
In de zomerperiode op Schiphol zit ongeveer 2/3 van het aantal bewegingen. De zomerperiode kenmerkt zich dus door dagen met een grote hoeveelheid bewegingen. In de winterperiode ligt dit aantal aanzienlijk lager.

Primaire banen laten zich kenmerken door een redelijk stabiel verloop van bewegingen over de gehele dag. De secundaire banen kennen in termen van aantal bewegingen relatief diepe dalen en hoge pieken t.o.v. de primaire banen. Dit komt voor de jaren 2017 en 2018 sterk tot uiting bij starts op de Aalsmeerbaan en landing op de Zwanenburgbaan. Rustperiodes worden afgewisseld met periodes van relatief veel verkeer voor die regio's. Dit geldt hoofdzakelijk voor de vroege ochtend (07:00 - 08:00 en in de avond (19:00 – 20:30).

Vervolgproces
Voorstel is om de komende periode de volgende stappen worden gezet:

- Juridische kijk op de mogelijkheid om andere geluidsmaten te introduceren;
- Onderzoeken of de L_{Aeq} al eerder in het beleid een plek heeft gehad;
- Mogelijkheid onderzoeken om een vergelijking te maken tussen een L_{den} berekening en een L_{Aeq}, 16h berekening voor een drukke zomerperiode;
- Rustperiodes per baan in de drukke zomerperiode analyseren over een langere periode, bijvoorbeeld 2012/2013/2014 en 2019;
- Out of scope: vertaling van geluidbelasting naar hinder door actualisatie van de dosis-effect relatie.

Van: [redacted] - DGB
Aan: [redacted] - DGB; [redacted] - HBJZ; [redacted] - DGB; [redacted] - DGB
Cc: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK
Onderwerp: FW: Samengevoegd commentaar op het concept LVB
Datum: vrijdag 17 mei 2019 14:58:07
Bijlagen: 20190517 wijziging LVB nhs comments Schiphol en LVNL.docx
20190517 artikelsgewijze toelichting comments Schiphol en LVNL.DOCX
20190517 Nota van toelichting LVB algemeen comments Schiphol en LVNL.docx

---

Ha

Bij deze het commentaar van LVNL en Schiphol.

We spreken Schiphol donderdag weer, dus ik hoor graag uiterlijk dinsdag of alles overgenomen kan worden of dat er bespreekpunten zijn.

Groeten

[redacted]

Van: [redacted] @schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 17 mei 2019 14:47
Aan: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] - [redacted] [redacted] @lvnl.nl>; [redacted] [redacted] @schiphol.nl>
Onderwerp: Samengevoegd commentaar op het concept LVB

Hoi [redacted],

Hierbij ontvang je het samengevoegde commentaar op het concept LVB en de toelichting. Omdat ik mij kan voorstellen dat het commentaar misschien vragen oproept hebben we ervoor gekozen om het commentaar herkenbaar op te nemen zodat jullie gericht vragen kunnen stellen aan Schiphol of de LVNL.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Cc: 10.2e - Adecs airinfra 10.2e @airinfra.eu); To70 - 10.2e ; 10.2e - DGB
Onderwerp: Concept MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel
Datum: maandag 20 mei 2019 22:29:02

Beste 10.2e ,

Hierbij ontvang je de wetransfer links voor de concept MER rapportage (allen in pdf).

- Deel 1 Hoofdrapport, incl. 4 losse kaarten
- Deel 2 Achtergronden
- Deel 3 Scenario's

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c .

- Deel 4 Externe veiligheid
- Deel 4 Geluid
- Deel 4 Ruimtelijke ordening

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c .

- Deel 4 Luchtkwaliteit
- Deel 4 Natuur

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c

Met heel veel dank aan 10.2e en 10.2e die de afgelopen dagen hard aan deze conceptrapportage hebben gewerkt en 10.2e voor zijn deelname aan het MER kernteam.

Zoals ik al met je had besproken hebben we geconstateerd dat tabel 7-22 met CO2-emmissies in eerste instantie afwijkende waarden bevatte. Dat is inmiddels gecorrigeerd maar is nog niet verwerkt in het betreffende deelonderzoek luchtkwaliteit. We sturen daar spoedig een nieuwe versie van toe.

Verder zullen wij zelf de komende weken gebruiken voor de eindredactie op de rapporten en zullen wij een samenvatting opstellen zodat wij, zodra wij de bevindingen van DG Milieu ontvangen, de MER snel als definitieve versie kunnen aanbieden.

Met vriendelijke groeten,

10.2e

10.2e
Adviseur Stakeholder Strategy & Development

Schiphol Group, Corporate Development
www.schiphol.nl
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
+31 (0)6 10.2e

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMI; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: UFP-Schiphol Module III - acute gezondheidseffecten
Datum: dinsdag 21 mei 2019 12:37:55

Beste 10.2.e ,

Prima om aanstaande vrijdag te bellen. Is 11u voor jullie oke? We hebben de antwoorden op de vragen van 10.2.e al met hem besproken na het uitvoeringsoverleg van vorige week en dat kunnen we vrijdag nog wel herhalen. Ik ga donderdag starten met een woordvoeringslijn, dus die kunnen jullie ook gebruiken voor de informatie aan de M+S.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMI <10.2.e @minienw.nl>
Datum: 20 mei 2019 om 12:47:45 CEST
Aan: 10.2.e <10.2.e @rivm.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @rivm.nl>
Onderwerp: RE: UFP-Schiphol Module III - acute gezondheidseffecten

Hallo 10.2.e ,
Mooi dat jullie bezig zijn met afronding. Het lijkt mij fijn om telefonisch bij te praten. Als het jullie lukt, zou ik dat gesprek liever al eind deze week voeren, omdat wij graag de staatssecretaris/minister informeren voordat de stukken naar het Lokaal Uitvoeringsoverleg worden gezonden. Daar hebben wij (vermoed ik) een dikke week voor nodig, als wij hen ook om reactie vragen. Kan dat, in jullie planning? En hebben jullie dan ook de antwoorden op de vragen zoals 10.2.e die heeft doorgestuurd?

Alvast dank voor jullie antwoord,
Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e @rivm.nl>
Verzonden: maandag 20 mei 2019 11:30
Aan: 10.2.e - DGMI <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e n@minienw.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e @rivm.nl>
Onderwerp: UFP-Schiphol Module III - acute gezondheidseffecten

Beste 10.2.e ,

We zijn inmiddels in de afrondingsfase van het rapport over Module III – acute gezondheidseffecten. 10.2.e en ik zouden over de hoofdlijn van de uitkomsten a.s. maandag 27 mei graag een telefonisch overleg met jullie. Welke tijdstip is voor jullie geschikt?

Vervolgens zetten we di 28 mei of woe 29 mei naar jullie de hoofdlijn op de mail en zijn we van plan om op maandag 3 juni te stukken naar het Lokaal Uitvoeringsoverleg te sturen, ter bespreking op 11 juni.

Graag jullie reactie!

Groet, 10.2.e

****
10.2.e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 10.2.e
secretariaat: DMG-secr@rivm.nl
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 90

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e
Onderwerp: FW: Concept MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel
Datum: dinsdag 21 mei 2019 08:31:00
Bijlagen: format_bevindingen MER NNHS_v1.02.xlsx

Beste 10.2e ,
Bijgaand het bijgewerkte format voor het rapporteren van de bevindingen. Komende maandag is er tijdens het startoverleg gelegenheid verduidelijkende vragen te stellen aan de initiatiefnemer. Uiterlijk maandag 17 juni ontvang ik de gerapporteerde bevindingen graag retour.
Ik heb jou gisteren de laatste versie van het RMI doorgestuurd. De besluittekst van het LVB is ongewijzigd ten opzichte van de versie die ik 7 mei aan je doorstuurde. Volgens mij is nu alle beschikbare achtergrondinformatie bij je bekend. Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik het graag!
Hartelijke groet, 10.2e

Van: 10.2e
Verzonden: maandag 20 mei 2019 22:29
Aan: 10.2e - BSK
CC: 10.2e - Adecs airinfra 10.2e @airinfra.eu) ; To70 - 10.2e ; 10.2e - DGB
Onderwerp: Concept MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel

Beste 10.2e ,
Hierbij ontvang je de wetransfer links voor de concept MER rapportage (allen in pdf).

- Deel 1 Hoofdrapport, incl. 4 losse kaarten
- Deel 2 Achtergronden
- Deel 3 Scenario's
  - ➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https://10.1c
- Deel 4 Externe veiligheid
- Deel 4 Geluid
- Deel 4 Ruimtelijke ordening
  - ➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https://10.1c
- Deel 4 Luchtkwaliteit
- Deel 4 Natuur
  - ➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https://10.1c

Met heel veel dank aan 10.2e en 10.2e die de afgelopen dagen hard aan deze conceptrapportage hebben gewerkt en 10.2e voor zijn deelname aan het MER kernteam.
Zoals ik al met je had besproken hebben we geconstateerd dat tabel 7-22 met CO2-emmissies in eerste instantie afwijkende waarden bevatte. Dat is inmiddels gecorrigeerd maar is nog niet verwerkt in het betreffende deelonderzoek luchtkwaliteit. We sturen daar spoedig een nieuwe versie van toe.
Verder zullen wij zelf de komende weken gebruiken voor de eindredactie op de rapporten en zullen wij een samenvatting opstellen zodat wij, zodra wij de bevindingen van DG Milieu ontvangen, de MER snel als definitieve versie kunnen aanbieden.
Met vriendelijke groeten,

10.2e
Adviseur Stakeholder Strategy & Development
Schiphol Group, Corporate Development
www.schiphol.nl
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
+31 (0)6 10.2e

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e
Cc: 10.2e - Adecs airinfra 10.2e @airinfra.eu); To70 - 10.2e ; 10.2e - DGB
Onderwerp: RE: Concept MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel
Datum: dinsdag 21 mei 2019 09:08:00

Beste 10.2e,

Graag bevestig ik hierbij de ontvangst van je email met de concept MER rapportage. Dank voor jullie inspanningen om dit tijdig op te leveren. Komende maandag zullen we op onderdelen toelichtende vragen stellen op de ontvangen stukken. Ik zie uit naar een goede ontmoeting.

Vriendelijke groet, 10.2e

Van: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Verzonden: maandag 20 mei 2019 22:29
Aan: 10.2e - BSK <10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e - Adecs airinfra (10.2e @airinfra.eu) <10.2e @airinfra.eu>; To70 - 10.2e <10.2e @to70.nl>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Concept MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel

Beste 10.2e,

Hierbij ontvang je de wetransfer links voor de concept MER rapportage (allen in pdf).

- Deel 1 Hoofdrapport, incl. 4 losse kaarten
- Deel 2 Achtergronden
- Deel 3 Scenario's

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c .

- Deel 4 Externe veiligheid
- Deel 4 Geluid
- Deel 4 Ruimtelijke ordening

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c .

- Deel 4 Luchtkwaliteit
- Deel 4 Natuur

➔ Deze delen zijn gebundeld te downloaden via: https:// 10.1c

Met heel veel dank aan 10.2e en 10.2e die de afgelopen dagen hard aan deze conceptrapportage hebben gewerkt en 10.2e voor zijn deelname aan het MER kernteam.

Zoals ik al met je had besproken hebben we geconstateerd dat tabel 7-22 met CO2-emmissies in eerste instantie afwijkende waarden bevatte. Dat is inmiddels gecorrigeerd maar is nog niet verwerkt in het betreffende deelonderzoek luchtkwaliteit. We sturen daar spoedig een nieuwe versie van toe.

Verder zullen wij zelf de komende weken gebruiken voor de eindredactie op de rapporten en zullen wij een samenvatting opstellen zodat wij, zodra wij de bevindingen van DG Milieu ontvangen, de MER snel als

definitieve versie kunnen aanbieden.

Met vriendelijke groeten,

10.2e

10.2e
Adviseur Stakeholder Strategy & Development

Schiphol Group, Corporate Development
www.schiphol.nl
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
+31 (0)6 10.2e

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Document 94

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e @rivm.nl
Onderwerp: FW: MER Schiphol NNHS | Verduidelijkende vragen
Datum: maandag 27 mei 2019 09:07:32

Tk

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>
Datum: maandag 27 mei 2019 9:05 AM
Aan: 10.2e - HBJZ <10.2e @minienw.nl>, 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: MER Schiphol NNHS | Verduidelijkende vragen

Ha 10.2e en 10.2e,
Ik heb even mijn belangrijkste vragen alvast op de mail gezet voor jullie:
Referentiescenario situatie 2020. Het lijkt dat het referentiescenario beperkt is tot 2015. In de NRD is het referentiescenario beschreven als het 'verkeersscenario behorend bij de autonome ontwikkeling'. Als ik kijk naar het samenvattend overzicht van de onderzochte situaties in tabel 5-5 zie ik deze autonome ontwikkeling niet meegerekend worden in het referentiescenario (e.g. startprocedures, vlootsamenstelling). Hoe wordt vervolgens onderscheid gemaakt in de berekening voor de autonome ontwikkeling en de 'voorgenomen activiteit'? Definitie van voorgenomen activiteit wijkt af van NRD: 'het verkeersscenario behorend bij de ontwikkeling die tot 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer mogelijk is'. Wat is daarvoor de aanleiding?
Maximale effecten op basis van voorzienbare wijzigingen in ontwikkeling. Uit de beschrijving van de maximale effecten voor de situatie 2020 maak ik op dat regulier en/of groot onderhoud niet opgenomen is terwijl deze bijdrage aanzienlijk is (en 'een vaak terugkerende omstandigheid') blijkt uit de analyse in paragraaf 9.4. Klopt deze constatering en wat is hier van - in cumulatie - het verwachte effect op de maximale milieuruimte?
Operationele restricties vierde baan regel. Omdat de vierde baan regel knellend is voor de verdere ontwikkeling op Schiphol zijn stuurmaatregelen voorgesteld. Als ik het goed begrijp is consequent met deze stuurmaatregelen gerekend in de effectberekening van de voorgenomen activiteit (situatie 2020). Hoe werkt deze stuurmaatregelen precies? Wat zijn de consequenties voor kwaliteit van de netwerkoperaties en de operationele veiligheid? Hoe robuust en toekomstbestendig is dit in te richten?
Vergelijking met werkelijke milieubelasting in 2017. Uit de evaluatie gebruiksprognose blijkt een structurele onderschatting van de milieubelasting. Hoe gaat u met deze structurele onderschatting om in uw rapportage gelet op het feit dat het aandeel 'general aviation' ook meetelt in de criteria voor gelijkwaardigheid?
Scope van de MER is beperkt tot de effecten in 2020. In eerdere correspondentie is juist expliciet gemaakt dat eerste wijziging niet beperkt is tot een specifiek jaartal. Wat zijn de consequenties voor de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel na 2020?

10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving
.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW
Check ons jaarverslag! Goed op weg

M +316 10.2e
10.2e @minienw.nl
Het verhaal van IenW

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Document 97

Van: 10.2.e r (CE Delft)
Aan: 10.2.e) - DGB
Cc: 10.2.e (CE Delft); 10.2.e (Adecs Airinfra Consultants BV)"; 10.2.e - DGB; 10.2.e) - DGB
Onderwerp: RE: Beperking aantal nachtvluchten
Datum: woensdag 22 mei 2019 16:24:50

Dag 10.2.e

Bedankt voor het verhelderende telefoongesprek.

Ik begrijp dat de overheid gaat bepalen *hoeveel* nachtvluchten worden toegestaan, en dat vervolgens Schiphol in overleg met de luchtvaartmaatschappijen en LVNL een capaciteitsdeclaratie maakt die de beschikbare slots verdeelt over de uren van de nacht, en vervolgens de slotcoordinator slots toedeelt op basis van aanvragen, waarbij wij ervan uitgaan dat als er meer aanvragen zijn dan er capaciteit is (wat te verwachten is), luchtvaartmaatschappijen proportioneel slots niet teoegekend zullen krijgen.

Ik begrijp ook dat het Ministerie niet wil sturen op de verhouding starts/landingen, noch op de uren in de nacht.

Verder stel ik het zeer op prijs om met Schiphol in gesprek te gaan om meer inzicht te krijgen in hoe de capaciteitsdeclaratie tot stand komt.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e (CE Delft)
Verzonden: woensdag 22 mei 2019 14:23
Aan: 10.2.e - DGB' <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e (CE Delft) 10.2.e @ce.nl>; 10.2.e (Adecs Airinfra Consultants BV) <10.2.e @airinfra.eu>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Beperking aantal nachtvluchten

Dag 10.2.e

Bedankt voor je mail.

Onze analyse gaat er inderdaad van uit dat luchtvaartmaatschappijen vasthouden aan de vluchten die het meest winstgevend voor ze zijn en de andere vluchten zullen proberen te verschuiven.

Ik denk echter dat een dergelijke optimalisatie pas kan gebeuren nadat er slots van luchtvaartmaatschappijen zijn ingetrokken dan wel niet meer zijn toegekend.

Mijn vraag had betrekking op de manier waarop de slots worden ingetrokken. Als er bijvoorbeeld 25 slots zijn in een bepaalde tijdsperiode, en verschillende luchtvaartmaatschappijen hebben er een of enkele, en er moeten er drie tot 5 worden ingeleverd: welke maatschappijen moeten dan die slots inleveren?

De overheid kan dit niet doen op basis van de waarde van de slots, omdat er bij gebrek aan slothandel en/of veiling geen informatie is over de waarde van slots. De andere criteria die gehanteerd zouden kunnen worden, heb ik in mijn vorige mail op een rij proberen te zetten.

De onderliggende vragen zijn, denk ik:

- Kan en wil de overheid een onderscheid maken tussen nachtvluchten in de vroege ochtend (06 – 07) en andere nachtvluchten? (zo ja, dan komen opties 2 en 4 hieronder in beeld)
- Wil de overheid een onderscheid maken tussen starts en landingen om op die manier het geluidseffect van een beperking van het aantal nachtvluchten te maximaliseren? (dat het kan, is mij al duidelijk geworden uit het gesprek met de slotcoordinator. Zo ja, dan komen de opties 3 en 4 in beeld).

Ik kan die vragen natuurlijk met Schiphol bespreken maar ik ben bang dat die ze ook niet kunnen beantwoorden.

Ben ook graag bereid om hier telefonisch over door te praten.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e DGB <10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 21 mei 2019 13:43
Aan: 10.2.e (CE Delft) 10.2.e @ce.nl>
CC: 10.2.e (CE Delft) 10.2.e @ce.nl>; 10.2.e (Adecs Airinfra Consultants BV) <10.2.e @airinfra.eu>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Beperking aantal nachtvluchten

Ha 10.2.e ,
Wij hebben het hier intern even over gehad. Wij voorzien dat het volumeplafond in de nacht geleidelijk verlaagd wordt over een periode van 5 jaar. Er zal een (klein) deel van de slots verdwijnen voor natuurlijk verloop omdat historische slots wegvallen. Om een goede inschatting te maken van welke vluchten er daarnaast dan verdwijnen, verwachten wij dat de airlines vasthouden aan de slots die voor hen het meest belangrijk zijn en dat de rest verdwijnt of wordt geretimed naar de dag.

Naast een gesprek met de slotcoördinator (dat jullie al hebben gehad) is het verstandig om nog met Schiphol hierover te spreken over wat hun verwachtingen hiervan zijn. Jullie kunnen voor nu dan aangeven aan Schiphol dat wij qua nieuw volumeplafond rekening houden met de range 22.000-29.000, we verwachten na juni met een preciezer getal te komen als het kabinet daar een besluit over heeft genomen. Als het zover is kunnen jullie dit ook nog bespreken met de airlines in interviews.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (CE Delft) 10.2.e @ce.nl>
Verzonden: donderdag 16 mei 2019 09:40
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e (CE Delft) 10.2.e @ce.nl>; 10.2.e (Adecs Airinfra Consultants BV) <10.2.e @airinfra.eu>

Onderwerp: Beperking aantal nachtvluchten

Ha 10.2.e

We hebben dinsdag een gesprek gehad met 10.2.e van de slotcoördinator maar we kwamen tot de conclusie dat er geen standaard manier is om slots te weigeren aan luchtvaartmaatschappijen wanneer het totale aantal teruggebracht wordt.

Op basis van het algemene bestuursrechtelijke uitgangspunt dat je onderscheid *mag* maken, maar alleen op basis van objectieve criteria, zien wij de volgende mogelijkheden om het aantal slots te verminderen:

1. Elk uur van de nacht (23-7) het aantal slots evenredig verminderen, vervolgens binnen elk uur de verschillende luchtvaartmaatschappijen evenredig laten inleveren. Grootste voordeel: dit is non-discriminatoir. Grootste nadeel: het is heel goed mogelijk dat maatschappijen een vreemd aantal slots krijgen, waardoor ze bijvoorbeeld niet meer elke week een bepaald slot hebben, maar slechts een fractie van alle weken. Dat kan operationeel lastig zijn voor de maatschappijen. Ander nadeel: het drukke uur 6-7 zit ook in de nacht, en in absolute zin moeten daar de meeste slots worden ingeleverd.
2. Elk uur van de periode 23-6 het aantal slots evenredig verminderen, vervolgens binnen elk uur de verschillende luchtvaartmaatschappijen evenredig laten inleveren. Nadeel ten opzichte van de voorgaande: wij zien geen objectieve reden om af te wijken van de standaard definitie voor nacht: 23-7. Maar wij zijn natuurlijk geen juristen.
3. Elk uur van de nacht (23-7) het aantal start-slots evenredig verminderen. , vervolgens binnen elk uur de verschillende luchtvaartmaatschappijen evenredig laten inleveren. Grootste voordeel: dit heeft een objectief grotere invloed op geluid (starts maken veel meer geluid dan landingen). En het is non-discriminatoir. Grootste nadeel: dit maakt de operationele inpassing voor luchtvaartmaatschapijen misschien nog moeilijker.
4. Zoals 3., maar dan 23-6. Nadeel gelijk aan 2.

(andere mogelijkheden, zoals een kortere tijdsperiode dan 23-6, of slots niet toewijzen aan bepaalde typen luchtvaartmaatschappijen, lijken ons niet juridisch houdbaar. Maar nogmaals, wij zijn geen juristen).

ADECS heeft aangegeven slechts een scenario te kunnen doorrekenen binnen het beschikbare budget. Daarom moeten we een keuze maken uit een van de bovenstaande.

Is er op het ministerie iemand die ons kan helpen met het bepalen van de keuze?

En verder stel ik voor om, voordat we ween keuze maken, te praten met de luchtvaartmaatschappijen zodat we hun eventuele operationele bezwaren kunnen meewegen in de keuze. Ben je het daarmee eens?

Met vriendelijke groet
10.2.e

10.2.e
Director aviation and shipping

CE Delft

Oude Delft 180
2611 HH Delft - The Netherlands
Direct: +31 (0)15-2150177
Switchboard: +31 (0) 15-2150150
Mobile: 10.2.e
www.cedelft.eu

Committed to the Environment

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

CONCEPT 24-05-2019

Woordvoeringslijn rapportage Module III – Onderzoek naar gezondheidseffecten van kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijn stof

*Ultrafijnstof (UFP) is het aantal zeer kleine deeltjes in de lucht (kleiner dan 0,1 micrometer).

Onderzoeksvraag 1:
Wat zijn de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan UFP in het algemeen en UFP afkomstig van het vliegverkeer in het bijzonder?

Onderzoeksvraag 2:
Hoe verhouden de effecten van UFP afkomstig van vliegverkeer zich tot de effecten van UFP van andere bronnen (voornamelijk wegverkeer)?

Studieopzet
Om deze vragen te beantwoorden zijn drie studies uitgevoerd, met verschillende onderzoeksopzetten:
1. Een studie met basisschoolkinderen in twee woonkernen nabij Schiphol
2. Een studie met volwassenen direct naast Schiphol
3. Een toxicologische studie met longcellen in het laboratorium bij het RIVM

Er is bewust gekozen voor drie studies met uiteenlopende onderzoeksopzet. De verschillende typen onderzoek hebben verschillende sterke en zwakke punten, en vullen elkaar in die zin aan. Door te kijken naar de consistentie van de bevindingen kan met meer zekerheid een uitspraak worden gedaan over de mogelijke gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan UFP.

Algemene conclusies
Antwoord op onderzoeksvraag 1:

- De resultaten van deze studies laten zien dat kortdurende (5 uur-3 dagen) verhoogde blootstelling aan UFP samenhangt met kortdurende effecten op de gezondheid. Dit geldt zowel voor totaal UFP als voor UFP voornamelijk afkomstig van het vliegverkeer.
- Er zijn kortdurende veranderingen gevonden in longfunctie, hartfunctie en NO in uitademingslucht. En een toename van dagelijkse luchtwegklachten bij kinderen.

Antwoord op onderzoeksvraag 2:

- Er zijn geen aanwijzingen dat de invloed op de gezondheid van UFP afkomstig van het vliegverkeer wezenlijk anders is dan die van UFP van het wegverkeer.

Bovendien:

- Zijn de gemeten gezondheidseffecten het gevolg van blootstelling aan UFP en onafhankelijk van bijvoorbeeld roet en stikstofdioxide (NO_2).

Conclusies per deelonderzoek

1. Studie met basisschoolkinderen in twee woonkernen nabij Schiphol;

Laat in de groep van alle deelnemende kinderen samen zien dat:

- acute luchtwegklachten toenemen, zoals piepen en kortademigheid, door zowel UFP van alle bronnen als voor UFP voornamelijk van vliegverkeer.
- de toename 20-60% was op dagen met hoge UFP-concentraties ten opzichte van dagen met lage UFP concentraties. Dus, als op een dag met lage concentraties 100 kinderen luchtwegklachten hebben, zijn dit er 120-160 op een dag met hoge concentraties.
- Er is geen verband van UFP van vliegverkeer met de longfunctie aangetoond.

Laat voor kinderen zonder astma zien:

- stikstofmonoxide (NO) in uitademingslucht met circa 10% toeneemt door UFP van alle bronnen. NO is een indicator voor ontstekingsreacties in de luchtwegen.

De groep van kinderen met astma is te klein om apart conclusies over te trekken.

2. Studie met volwassenen direct naast Schiphol;

- Laat zien dat bij een verhoging van UFP van vliegverkeer er tegelijk een verlaging van de longfunctie optreedt.
- Laat zien dat bij een verhoging van UFP van vliegverkeer de tijd die het hart nodig heeft om van een hartslag te herstellen wordt verlengd.
- Er is geen verband aangetoond van UFP van vliegverkeer met NO in uitademingslucht en de bloeddruk.

3. Toxicologische studie met longcellen;

- Laat zien dat UFP van zowel weg- als vliegverkeer in potentie kan leiden tot longschade en ontstekingen kan opwekken.

Duiding

- De gevonden kortdurende veranderingen in longfunctie, hartfunctie en NO in uitademingslucht worden als mild en omkeerbaar beschouwd. Hoewel de effecten relatief gering zijn op basis van een groepsgemiddelde, kunnen ze voor individuen groter zijn.
- De toename van dagelijkse luchtwegklachten bij kinderen in de buurt van Schiphol is ongewenst.

- Er is op basis van de studie onder jonge gezonde volwassenen en de toxicologische studie geen aanvullende duiding mogelijk voor omwonenden van Schiphol. De onderzochte populatie en de hoeveelheden UFP zijn niet representatief voor de omwonenden van Schiphol. Deze deelstudies voegen wel informatie toe voor de algemene conclusies en duiding zoals hierboven geformuleerd.

Vervolg

- Uit de uitgevoerde studies blijkt dat kortdurende verhogingen van UFP afkomstig van vliegverkeer in principe in staat zijn de luchtwegen en de long- en hartfunctie in negatieve zin te beïnvloeden. Wat dit op lange termijn betekent, wordt in het vervolg van dit onderzoeksprogramma onderzocht. Het is bekend dat UFP door zijn geringe grootte door het afweersysteem van het lichaam minder goed wordt herkend en UFP daardoor in staat is zich, via de bloedbaan, door het lichaam te verspreiden. Andere organen dan het ademhalings- en het hart- en vaatstelsel kunnen door UFP worden bereikt waardoor het UFP mogelijk ook daar in staat is een negatieve invloed uit te oefenen. Het is daarom relevant om in het komende onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling (jaren) ook andere organen dan de luchtwegen en het hart- en vaatstelsel in beschouwing te nemen.
- De resultaten van Module II - Onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer worden in 2021 verwacht.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB;10.2.e - DBO;10.2.e) - DGRW; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Position paper ontwikkeling
Datum: donderdag 23 mei 2019 15:09:49

---

yes

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 23 mei 2019 15:08
Aan: 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>;10.2.e) - DGRW 10.2.e @minienw.nl>; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Position paper ontwikkeling

Dag allen,

En hieronder nog de acties die zijn besproken. Er zitten geen nieuwe memo's bij voor ons, alleen een drietal check/proces acties. Pak jij die op 10.2.e?

Groeten,

Johannes

Acties

- Document maatregelen 4e baan van LVNL wordt aangevuld (waarom deze maatregelen en kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd) **(actie: Schiphol)**
- IenW checkt of er behoefte is aan een brief van de sector over MER. **(actie: IenW)**
- IenW bespreekt intern met DGMI wat we doen met het MER als deze definitief is. IenW bekijkt of er een brief kan worden verstuurd aan de sector na behandeling in de MR met wat er nodig is voor definitief besluit **(actie: IenW)**
- Gesprek Schiphol en minister plannen **(actie: Schiphol)**
- Overzicht veiligheidstoetsen **(actie: Schiphol)**
- Verhaallijn achter de lijnen met aantal ernstig gehinderden opstellen. Hierin een opbouw hanteren met autonome ontwikkeling en vervolgens de inspanning die gepleegd wordt. **(actie: Schiphol)**
- Korte termijn ontwikkeling verder onderbouwen. Waarom per 2021? Onderbouwen met voorbeelden en zichtbare effecten die nu optreden. **(actie: Schiphol)**
- Checken wat we richting Schiphol kunnen delen over concrete inzet richting minister. **(actie: IenW)**

10.2.g **Schiphol:**

1. Geknipte besluitvorming
2. Nacht naar 27.000 10.2.g
3. Koninklijk besluit systematiek (Schiphol 10.2.g)
4. 4e baan koppelen aan groei

Agendapunten voor volgende week:

1. Afspraken vrijdag 24 mei/actualiteiten
2. Onderdeel flankerend beleid (niet-behandeld op 23 mei)
3. follow up ontwikkelruimte en onderbouwing ontwikkelruimte
4. Vervolgproces

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 23 mei 2019 13:57
Aan: 10.2.e - DBO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGRW <10.2.e @minienw.nl>; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Position paper ontwikkeling

Economische onderbouwingspaper Schiphol

Van: 10.2.e 10.2.e @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 23 mei 2019 13:56
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Position paper ontwikkeling

Beste 10.2.e ,

Zoals besproken stuur ik je bijgaand het paper over verdere ontwikkeling en de effecten op het netwerk, economie, hinderbeperking en verduurzaming.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
Manager Public Affairs
Corporate Affairs

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl

-
Follow us on: Facebook Twitter Linkedin Youtube Instagram

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distr bute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMI; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Concept woordvoeringslijn aangepaste versie
Datum: vrijdag 24 mei 2019 14:44:10
Bijlagen: CONCEPT woordvoeringslijn rapportage Module III_24052019.docx

---

Beste 10.2.e ,

Dank voor jullie opmerkingen op de woordvoeringslijn. Hierbij stuur ik jullie de aangepaste versie. Volgens afspraak ontvangen we graag maandag de concept-nota aan de Minister om mee te lezen.

Onze planning is om 3 juni de eindconceptrapportage Module III aan het lokaal uitvoeringsoverleg te versturen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

****
10.2.e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 10.2e
secretariaat: 10.2e *@rivm.nl*
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2.e - DBO; 10.2.e DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Gesprek met MinFIN
Datum: dinsdag 28 mei 2019 17:43:37

Ha

Net MinFIN gesproken. Relevant mede ivm directeurenoverleg morgen:

- het stuk voor de MR is te lang, en beslissing over groei tm 2025 kan duidelijker gepositioneerd worden. Ik heb aangegeven dat we volgende week nog aan het stuk werken en dan opmerkingen die morgen in het directeurenoverleg worden gemaakt mee zullen nemen.
- ze geven aan dat het slim is om begin volgende week een stuk te maken met de totale financiele onderbouwing van dit besluit, waarbij wat je niet zelf regelt maar wel nodig is zoals geld voor Kmar niet moet vergeten. Idee om de meeropbrengst van de tickettax te gebruiken die direct volgt uit de groei is interessant. Dat betekent dus concreet 25.000 maal zoveel passagiers maal 7 euro. Dat geld kan nog niet ingeboekt zijn door de IRF. 10.2.e, kun jij bij Schiphol achterhalen hoeveel passagiers er gemiddeld op een vlucht zitten? En dan kijken hoe we dit in gang kunnen zetten?
- 1 stuk in MR over LVN, Schiphol en stavaza Lelystad steunen ze.

Groeten

10.2.e

Van: 10.2e - DGB
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2e DBO
Onderwerp: FW: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5
Datum: dinsdag 28 mei 2019 16:09:34

No comment, zie onder zorgen minfin. Ik probeer ze morgenochtend kort te bellen.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e (FIN/DEELN) <10.2e @minfin.nl>
Datum: dinsdag 28 mei 2019 4:08 PM
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Kopie: 10.2e 10.2e @minfin.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Ha 10.2e Wij spreken 10.2e om 1 uur. Kunnen we anders vandaag als je klaar bent bij SH even horen hoe het is gegaan?

Wij maken ons zorgen. Het MR-stuk vraagt niet om een duidelijke beslissing, is weinig concreet, is wel heel lang. En hebben nog wel een aantal vragen, zoals: Hoe gaat de minister zorgen dat er in de MR op 5/7 en de bespreking daarvoor met coalitie het goede gesprek wordt gevoerd dat leidt tot een echt besluit. Willen jullie dit stuk zo naar de MR sturen of verwachten jullie nog een een aangepaste versie. Etc. Is al duidelijk wat jullie minister wil? Hoe/wanneer wordt de coalitie betrokken? Ook inhoudelijk natuurlijk wel opmerkingen. We kunnen even aan de hand van het tekgesprek bedenken of het handig is elkaar om half 3 te zien.

Dank, hartelijke groet,
Hoop dat het goed ging vandaag.

10.2e

Van: 10.2e DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 28 mei 2019 15:37
Aan: 10.2e FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e (10.2e) - DBO 10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e 10.2e @minez.nl>
CC: 10.2e 10.2e 10.2e @minfin.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Dag allen

10.2e is vandaag en morgen met cursus. Ik ben morgen op kantoor maar al helemaal bezet. Enige wat ik nog ingepast krijg is dat ik zo'n 20 min eerder op minFIN ben voor het directeurenoverleg, dus iets na 14.30. Is dat wat?

Groeten

10.2e

Van: 10.2e 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>
Verzonden: dinsdag 28 mei 2019 15:25
Aan: 10.2e (10.2e) - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e 10.2e - DGB

10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DBO
10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e
10.2e @minez.nl>; 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e 10.2e @minfin.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Beste 10.2e en 10.2e
Ik vroeg me af jullie hiervoor tijd hebben. Ons zou het bijv wel schikken tussen 11.45-12.45.

Groet, 10.2e

Van: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 28 mei 2019 08:08
Aan: 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e - DGB
10.2e >; 10.2e - DBO
10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB
10.2e @minienw.nl>;10.2e @minez.nl 10.2e @minez.nl>; 10.2e
10.2e @minez.nl>; 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e
10.2e @minfin.nl>; 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Hey 10.2e

Er stond voor vandaag een medewerker overleg gepland voor de luchtvaartnota. Die is op verzoek van de andere departementen geschrapt ivm de ov staking.

Als jullie woensdag nog even willen voorbespreken is dat prima. Ik ben zelf die dag niet op kantoor. Wellicht kan 10.2e aansluiten.

Hartelijke groet

10.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>
Datum: maandag 27 mei 2019 3:35 PM
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>, 10.2e -
DBO 10.2e @minienw.nl>,10.2e - DGB
10.2e @minienw.nl>, 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>, 10.2e
10.2e @minez.nl>
Kopie: 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>, 10.2e
10.2e minfin.nl>, 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>
Onderwerp: FW: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Beste I&W collega"s,

Even los van de stukken, die ik nog moet lezen: komt er nog een medewerkersvoorbespreking bv op woensdagochtend? Het lijkt mij wel van belang.

Dank, 10.2e

Van: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 27 mei 2019 15:24
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK <jaco.stremler@minienw.nl>; 10.2e @minaz.nl' 10.2e @minaz.nl>; 10.2e @minbuza.nl' 10.2e @minbuza.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @mindef.nl' 10.2e @mindef.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e (FIN/AL) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e BD/DMB' 10.2e @minvenj.nl>; 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e @minvenj.nl' 10.2e @minvenj.nl>; 10.2e 10.2e DBO 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minaz.nl' 10.2e @minaz.nl>; 10.2e @minbuza.nl 10.2e @minbuza.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @mindef.nl 10.2e @mindef.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>; 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e 10.2e @minfin.nl>; 10.2e @minvenj.nl' 10.2e @minvenj.nl>; 10.2e @minez.nl' 10.2e @minez.nl>;10.2e @nctv.minvenj.nl' 10.2e @nctv.minvenj.nl>; 10.2e - BD/PLR 10.2e @nctv.minjenv.nl>; 10.2e BD/DGM/DMB 10.2e @minjenv.nl>; 10.2e - DGLM 10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minlnv.nl
CC: 10.2e (IRF/IDB) 10.2e @minfin.nl>; 10.2e - FMC 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Agenda en stukken (extra) Interdepartementaal Directeurenoverleg Luchtvaart 29-5

Geachte leden van het interdepartementaal directeurenoverleg Luchtvaart (en agendaleden),

Zoals afgesproken tijdens het vorige overleg is er een extra directeurenoverleg ingepland om door te spreken over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 en de Luchtvaartnota. Dit overleg is aankomende woensdag gepland. Bijgevoegd zijn de agenda en de stukken. De locatie deze keer is de Steenuilzaal bij Financiën, Korte Voorhout 7.

Bij vervanging graag aanmelden via het secretariaat van de directie Luchtvaart: 10.2e @minienw.nl.

Hartelijke groet,

10.2e
Secretaris project Schiphol

Document 106

Van: 10.2e
Aan: 10.2e DGMI; 10.2e
Onderwerp: RE: Conceptrapport acute effecten
Datum: vrijdag 31 mei 2019 14:07:14

Hoi 10.2e

We leggen nu de laatste hand aan het eindconcept. Ons idee is om jullie het conceptrapport tegelijk te sturen met de leden van het lokaal uitvoeringsoverleg.

Groet, 10.2e

****

Dr. 10.2e

RIVM
*telefoon: 06-*10.2e
secretariaat: 10.2e *@rivm.nl*
****

From: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl]
Sent: vrijdag 31 mei 2019 12:56
To: 10.2e ; 10.2e
Subject: Conceptrapport acute effecten

Ha 10.2e en 10.2e
Hebben jullie al een conceptrapport actute effecten voor ons? Dat zou helpen bij evt vragen van ons bewindspersonen. Merci alvast!
Groeten, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 106.1

Van: 10.2e - DGMI
Aan: '10.2e '; 10.2e
Onderwerp: Conceptrapport acute effecten
Datum: vrijdag 31 mei 2019 12:55:00

Ha 10.2e ,
Hebben jullie al een conceptrapport actute effecten voor ons? Dat zou helpen bij evt vragen van ons bewindspersonen. Merci alvast!
Groeten, 10.2e

Van: 10.2e
Aan: 10.2e DGMI; 10.2e - DGB
Cc: 10.2e
Onderwerp: RE: Tijd gesprek met staatssecretaris
Datum: maandag 3 juni 2019 17:06:14
Bijlagen: CONCEPT Uitgebreide samenvatting module III v03062019.docx

---

Beste 10.2e ,

Zie bijlage voor de laatste versie van de samenvatting van Module III – acute effecten.

Groet, 10.2e

****
Dr. 10.2e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 10.2e
secretariaat: 10.2e *@rivm.nl*
****

From: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl]
Sent: maandag 3 juni 2019 15:55
To: 10.2e
Subject: Tijd gesprek met staatssecretaris

Ha 10.2e ,
Woensdag vindt het gesprek met de staatssecretaris om kwart voor 3 plaats (duurt ongeveer een half uur). Zodra het klaar is, laten wij dat weten.
Als je de samenvatting kunt doorsturen, zijn wij heel blij. Dankjewel alvast!
Groeten, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 108

Van: 10.2e - DGMI
Aan: 10.2e 10.2e - DGB
Cc: 10.2e
Onderwerp: RE: Tijd gesprek met staatssecretaris
Datum: maandag 3 juni 2019 17:08:00

Super, merci!
Groeten, 10.2e

Van: 10.2e 10.2e @rivm.nl>
Verzonden: maandag 3 juni 2019 17:06
Aan: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e 10.2e @rivm.nl>
Onderwerp: RE: Tijd gesprek met staatssecretaris

Beste 10.2e en 10.2e ,

Zie bijlage voor de laatste versie van de samenvatting van Module III – acute effecten.

Groet, 10.2e

****
Dr. 10.2e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 10.2e
secretariaat: 10.2e *@rivm.nl*
****

From: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl]
Sent: maandag 3 juni 2019 15:55
To: 10.2e ; 10.2e
Subject: Tijd gesprek met staatssecretaris

Ha 10.2e en 10.2e
Woensdag vindt het gesprek met de staatssecretaris om kwart voor 3 plaats (duurt ongeveer een half uur). Zodra het klaar is, laten wij dat weten.
Als je de samenvatting kunt doorsturen, zijn wij heel blij. Dankjewel alvast!
Groeten, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e - DGMI; 10.2e - DGB; 10.2e - DBO
Onderwerp: RE: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619
Datum: dinsdag 4 juni 2019 15:44:19
Bijlagen: 190529 vier hoekpunten van het speelveld tbv PlanMER Luchtvaartnota_wijzigingen na M versie-pw.docx

---

He collega's,

Voor de Luchtvaartnota ben ik enthousiast over de lijn die nu de stukken naar voren komt die 10.2e heeft rondgestuurd.

Aan 10.2e nog de vraag om een paar aandachtspunten te verwerken:

- 'Van/Naar' tabel in de bijlage is anders dan in de oplegnotitie -> versie die besproken is met M is leidend.
- In de bijlage is niet duidelijk is aangegeven hoe we toewerken naar invulling van het nieuwe perspectief. Dat staat wel duidelijk omschreven in het hoekpuntendocument (zie bijlage) wat door Jaco en 10.2e is vastgesteld eind vorige week en wat ook wordt gedeeld met de klankbordgroep luchtvaartnota op 12 juni. Dat graag toevoegen.

Hartelijke groet,

10.2e

Van: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juni 2019 15:24
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DBO 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619

Over de concept kamerbrief: ik ben gister begonnen en ga morgenochtend verder, ik probeer jullie eind vd ochtend morgen een versie te sturen.

Kunnen we smiddags verder met de notitie na interdepartementale opmerkingen.

Van: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 4 juni 2019 15:04
Aan: 10.2e (FIN/DEELN) 10.2e @minfin.nl>;10.2e @minez.nl; 10.2e 10.2e @minfin.nl>; 10.2e 10.2e @minez.nl>
CC: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619
Urgentie: Hoog

Dag allen

Vertrouwelijk vinden jullie een twopager met bijlage voor de MR bijgevoegd. De denklijn is met de minister besproken, de tekst zelf is nog niet door onze lijn bekeken en kan/zal dus nog tot veranderingen leiden. Toch horen we graag al jullie input. Lukt dit voor morgen met de lunch?

Groeten

10.2e

Document 110

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - DGB; 10.2e - DGMI
Cc: 10.2e
Onderwerp: voorstel figuren samenvatting
Datum: dinsdag 4 juni 2019 16:50:38

Beste 10.2e en 10.2e

Naar aanleiding van het telefoongesprek met 10.2e heb ik met 10.2e gezeten en we hebben het volgende voorstel voor aanpassen van de samenvatting. Het gaat met name over de figuren. Deze zijn bedoeld om de vele tabellen uit het hoofdrapport te vertalen, maar daar zijn we nog niet helemaal in geslaagd.

Figuur 3 eruit en vervangen door een stukje tekst, zeker omdat de eindconclusie is dat er geen effect op longfunctie is van UFP vliegverkeer.
Figuur 4 versimpelen door alleen vliegverkeer en wegverkeer te laten zien. En opsplitsen in figuur per bron. De dagen hoog en laag voor vliegverkeer zijn namelijk andere dagen dan de dagen hoog en laag voor wegverkeer. Dus er komt een 1e figuur voor vliegverkeer met luchtverwijdende medicatie en piepende ademhaling en een 2e figuur voor wegverkeer met luchtverwijdende medicatie en piepende ademhaling. Onder de figuur nemen we een stukje tekst op als uitleg bij een significante balk.
Figuur 5 vervangen door tekst. Nieuwe figuur 4 laat de duidelijkste relaties zien, maar bij klachten zoals slijm ophoesten en kortademigheid in rust treden ook significante effecten op (zie hoofdrapport)
Figuur 7 en 8: Hier bijvoorbeeld 3 grafiekjes per figuur van maken (UFP vlieg, weg1 en weg2), blauwe balken, gele balken, grijze balken. Deze zijn namelijk wel te vergelijken. Eronder in tekst opnemen dat hoge dagen vliegverkeer andere dagen zijn dan hoge dagen wegverkeer.

Ik probeer nog even te bellen om dit toe te lichten.

Groet, 10.2e

****
Dr. 10.2e
10.2e
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 06-10.2e
secretariaat:10.2e @rivm.nl
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e - DGMI; 10.2e - DGB; Stremler, J.A. (Jaco) - BSK 10.2e - DBO
Onderwerp: FW: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619
Datum: woensdag 5 juni 2019 10:19:05

Ha

Commentaar EZK is binnen. Ik wacht nog even FIN af en dan kijk ik hoe we het kunnen verwerken.

BZK heeft net een nieuwe versie ontvangen waarin wonen-vliegen is verwerkt. Die heb ik tot uiterlijk morgen 10 uur gegeven.

Groeten

10.2e

Van: 10.2e 10.2e @minez.nl>
Verzonden: woensdag 5 juni 2019 10:16
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e 10.2e @minez.nl>
Onderwerp: RE: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619

Ha 10.2e dank voor het toesturen!

Allereerst echt een compliment voor de nieuwe MR notitie (het langere stuk), deze is heel goed gestructureerd en daardoor inhoudelijk goed te volgen/begrijpen ondanks de hoeveelheid aan informatie.

De two pager waarin de besluiten voorgelegd worden bevat nog relatief veel (achtergrond)informatie op enkele pagina's. Ik zou me kunnen voorstellen dat dit een (nog) kortere oplegger wordt.

Als kern zou je gebruik zou kunnen maken van de passages 3a (gefaseerde ontwikkeling, p.6) en 5b (uit te werken scenario, p.10) uit de langere notitie. Waarbij je instemming vraagt met
(1) Een driestaps aanpak voor korte, middellange, lange termijn
(2) de voorgestelde aanpak voor de middellange termijn
(3) de uitgangspunten voor de lange termijn (Luchtvaartnota met als kern kwantiteit > kwaliteit)

Dit kun je vervolgens per besluit nog kort toelichten, zoals bij 2 dat het gaat om 10 tredes van 3500 vluchten, want als besluit op zich zegt dit de leden van de MR qua betekenis wellicht niet veel.

In de beslisnotitie is het vooral goed om de besluiten heel scherp neer te zetten langs de lijn: wat krijgt de omgeving, wat krijgt de sector, en wat vragen we van de sector. Uiteindelijk hangt een besluit er van af of er genoeg wisselgeld voor alle partijen in zit om het politiek te kunnen/willen uitleggen.

Last but not least: Lelystad is voor het kunnen leggen van de hele puzzel van groot belang, ook politiek. Het is goed als (de stand van zaken wat betreft) Lelystad daarom ook helder in de notities, vooral ook de two pager, een plek heeft.

Dit even in het kort, en veel succes weer met het vervolg!

Groet,
10.2e

Van: 10.2e - DGB
Verzonden: dinsdag 4 juni 2019 15:04
Aan: 10.2e (FIN/DEELN);10.2e 10.2e 10.2e
CC: 10.2e - DGMI;10.2e - DGB;10.2e - DGB
Onderwerp: MR Notitie Luchtvaartnota en Ontwikkeling Schiphol - 040619
Urgentie: Hoog

Dag allen

Vertrouwelijk vinden jullie een twopager met bijlage voor de MR bijgevoegd. De denklijn is met de minister besproken, de tekst zelf is nog niet door onze lijn bekeken en kan/zal dus nog tot veranderingen leiden. Toch horen we graag al jullie input. Lukt dit voor morgen met de lunch?

Groeten

10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.
De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2e
Aan: Stremler, J.A. (Jaco) - BSK; 10.2e
Onderwerp: FW: conceptstukken voor de MR m.b.t. de luchtvaartnota, Schiphol en de verkeersverdelingsregel
Datum: donderdag 6 juni 2019 15:15:37

Van: 10.2e @minbzk.nl>
Verzonden: donderdag 6 juni 2019 15:13
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e 10.2e @minbzk.nl>;10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: conceptstukken voor de MR m.b.t. de luchtvaartnota, Schiphol en de verkeersverdelingsregel

Dank voor je reactie 10.2e

Van 'kwantiteit naar kwaliteit' is bij ons denk ik niet het punt, maar wel de vertaling naar kwalitatieve groei, dat is namelijk wel weer gewoon kwantiteit.

En punt over de stok staat naast punt over heel specifiek zijn in de voorwaarden waaronder dan wél een groeitrede wordt toegekend (nog niet persé helemaal in te vullen in deze notitie, maar wel benoemen dat dit moet gebeuren in de komende periode, en dat dat breder wordt dan alleen aantal ernstig gehinderden, nachtvolume en voldoen aan NNHS (wat op zich geen groeiverdiener is maar gewoon algemene randvoorwaarde?).

Groeten! 10.2e

Met vriendelijke groet,
10.2e

10.2e
.....
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties
Directie Ruimtelijke Ontwikkeling
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag (bezoekadres)
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag (postadres)
M 10.2e
E 10.2e
.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 6 juni 2019 15:07
Aan: 10.2e @minbzk.nl>
CC: 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: conceptstukken voor de MR m.b.t. de luchtvaartnota, Schiphol en de verkeersverdelingsregel

Dag 10.2e

Dank voor jullie feedback. Ik heb onder in rood een reactie gegeven. Het punt over de 'kwalitatieve groei' ligt bij meerdere departementen om verschillende soorten redenen gevoelig

(variërend van 'mag scherper' tot 'niet doen"), dit zien we dan ook als een expliciet bespreekpunt voor het DG-overleg van volgende week.

Voor een verdere toelichting weten jullie me te vinden.

Groeten

10.2e

Van: 10.2e @minbzk.nl>
Verzonden: donderdag 6 juni 2019 14:04
Aan: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: conceptstukken voor de MR m.b.t. de luchtvaartnota, Schiphol en de verkeersverdelingsregel

Beste 10.2e

Namens 10.2e reactie op de stukken die er nu liggen voor de MR:

- Niet spreken van kwalititatieve groei maar van groei onder strenge voorwaarden van significante reductie van CO2 uitstoot, geluidshinder, versterken netwerkkwaliteit (en dus sturen daarop) en verbetering van de veiligheid? Van kwantiteit naar kwaliteit (luchtvaartnota) is bredere dan kwalitatieve groei (dat is namelijk gewoon kwantiteit). De termen 'van kwantiteit naar kwaliteit' zijn besproken met de minister en is de kern van het verhaal dat ze wil gaan neerzetten als haar invulling van het luchtvaartbeleid. We zien dit als een bespreekpunt voor het DG overleg.
- In de twopager ook noemen waar de 535.000 vandaan komt. yes, komt door de maximale ruimte binnen het operationeel concept op dit moment.
- Vraagt om véél specifiekere invulling van de voorwaarden, en steviger neerzetten daarvan in de notitie: verminderen aantal geluidsgehinderden, verminderen nachtvolume en voldoen aan NNHS is dan onvoldoende en draagt ook niet bij aan de breedte van de voorwaarden. En is er ook een stok als ze niet voldoen aan de voorwaarden? Yes, het voorstel houdt dus in dat als je niet hebt voldaan hierin in een jaar dat je het jaar erna geen groeitrede krijgt toegekend. We kijken naar de tekst van de toelichting
- Scherp neerzetten waarvoor deze notitie bedoeld is: om nu in deze richting de goede analyses te kunnen doen en een goed onderbouwd besluit daarover te kunnen nemen in het najaar. En dan op tijd te zijn voor afronding LVB Schiphol voor deadline 2021. overgenomen

Groeten 10.2e

Met vriendelijke groet,
10.2e

10.2e
.....
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties
Directie Ruimtelijke Ontwikkeling
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag (bezoekadres)
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag (postadres)
M 06 10.2e
E 10.2e @minienm.nl
.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: "10.2e DGB" 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: 5 jun. 2019 17:50

Naar: "Stremler, J.A. (Jaco) - BSK" <jaco.stremler@minienw.nl>; 10.2e @minaz.nl'" 10.2e @minaz.nl>; 10.2e @minbuza.nl'" 10.2e @minbuza.nl>; 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @minbzk.nl>; "10.2e @mindef.nl'" 10.2e @mindef.nl>; "10.2e @minez.nl'" 10.2e @minez.nl>; 10.2e (FIN/AL)"10.2e @minfin.nl>; 10.2e BD/DMB'" 10.2e @minvenj.nl> 10.2e - DGMI" 10.2e @minienw.nl>; 10.2e @minez.nl'" <10.2e @minez.nl>; "10.2e @minvenj.nl'" 10.2e @minvenj.nl>; "10.2e @minaz.nl'" 10.2e @minaz.nl>; "10.2e @minbuza.nl'" 10.2e @minbuza.nl>; 10.2e " 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e 10.2e @minbzk.nl>; 10.2e @mindef.nl'" 10.2e @mindef.nl>; 10.2e @minez.nl'" 10.2e @minez.nl>; 10.2e @minez.nl'"10.2e @minez.nl>;10.2e (FIN/DEELN)" 10.2e minfin.nl>; 10.2e (FIN/DEELN)" 10.2e @minfin.nl>; 10.2e 10.2e @minfin.nl>; "10.2e @minvenj.nl'" 10.2e @minvenj.nl>; 10.2e @minez.nl'" 10.2e @minez.nl>; 10.2e @nctv.minvenj.nl'" 10.2e @nctv.minvenj.nl>; 10.2e - BD/PLR" 10.2e @nctv.minienv.nl>; 10.2e - BD/DGM/DMB" 10.2e @minienv.nl>; 10.2e - DBO" <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB" <10.2e @minienw.nl>
Cc: 10.2e - DGMI" 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB" 10.2e @minienw.nl>;10.2e - DGB" 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: conceptstukken voor de MR m.b.t. de luchtvaartnota; Schiphol en de verkeersverdelingsregel

Dag allen

Afgelopen week is er in het directeurenoverleg gesproken over de MR stukken m.b.t. luchtvaartnota en Schiphol. Deze onderwerpen zullen volgende week in een nog in te plannen DG overleg besproken worden, en daarna worden aangeboden aan de RFEZIL. Morgen in de middag gaan de stukken bij ons naar de DG ter goedkeuring. Voor zover dat mogelijk is willen we graag van de mogelijkheid gebruik maken om nogmaals feedback bij jullie op te halen, zodat de kans maximaal is dat het DG overleg goed verloopt. Bijgevoegd vinden jullie:

- Een twopager over de luchtvaartnota en Schiphol
- Een bijbehorende bijlage met toelichting
- Een document om akkoord te vragen op een spoedaanvraag bij de RvS over de verkeersverdelingsregel (vvr) met bijbehorende stukken in pdf.

10.2e en 10.2e in de cc zijn bereikbaar voor vragen en zullen het commentaar verwerken mbt de stukken over de luchtvaartnota en Schiphol. Graag ontvangen we jullie commentaar uiterlijk morgen om 14.00. Bij sommigen van jullie zijn specifieke delen al eerder gedeeld. 10.2e zal contactpersoon zijn voor het vvr stuk.

Alvast veel dank en excuus voor het krappe tijdspad,

Groeten

10.2e

10.2e
MT lid project Schiphol: geluid, milieu en omgeving
.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart - project Schiphol

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....
10.2e @minienm.nl
10.2e

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: Vragen aan DGLM en Schiphol
Datum: donderdag 6 juni 2019 16:05:51

Hoi 10.2e ,

Zoals gezegd hebben wij niet veel vragen. Over de RMI zijn er de volgende vragen:

- Heeft paragraaf 4.5 van Deel I van Bijlage 8 van de RMI alleen betrekking op het passend verkeersscenario voor geluid of ook op het passend verkeerscenario voor externe veiligheid? Is er in het RMI wel of niet een paragraaf over een 'passend scenario externe veiligheid' nodig? Toelichting: bijlage 8 van de RMI bevat een paragraaf over het 'vaststellen van de hoeveelheid geluid bij het passend verkeersscenario' (paragraaf 4.5 van Deel I). In lid a wordt aangegeven hoe het geluid geschaald wordt. In lid b wordt de schaalfactor voor externe veiligheid besproken. Verder blijft het aspect externe veiligheid onbesproken.
- Moeten er EV-berekeningen gedaan worden voorafgaand aan een gebruiksjaar? Toelichting: de tabel in Bijlage 1 van de RMI suggereert dat er alleen een evaluatie gedaan wordt, na afloop van het gebruiksjaar. In dat geval is het verwarrend dat bespreken van het onderdeel externe veiligheid uitvoerig besproken wordt in Deel I van Bijlage 8 van de RMI (dat gaat over het uitvoeren van prognoses) en dat ook in de titel van Annex 8C van de RMI verwezen wordt naar prognoses.

Verder hebben wij aan jullie nog wel de vraag of er een overzicht is hoe invulling is gegeven aan de NRD en aanvullende aandachtspunten die van uit Commissie m.e.r. en minister/bevoegd gezag aan Schiphol zijn meegegeven. Daarnaast staat het punt open hoe wij om moeten gaan met de 'actualiteit' van het MER. Wat is jullie (juridische) visie op dit punt en wat beschouwen jullie als bevoegd gezag als voldoende actueel? Tevens de vraag hoe omgegaan wordt met de situatie dat de Raad van State heeft aangegeven dat het PAS niet als basis voor besluitvorming mag worden gebruikt.

Overleg 26 juni
10.2e en 10.2e zijn na wat passen en meten op 26 juni beschikbaar, maar dan alleen later in de middag. 10.2e, vanaf 14:30 uur en 10.2e vanaf 15:00 uur. Voor 10.2e maakt het tijdstip niet veel uit. De vraag is wel of Schiphol inhoudelijke vragen zal hebben over de ingebrachte punten.

Verslag van 27 mei
Met het verslag ben ik nog bezig (ik heb de hele middag in overleg gezeten). Ik stuur het je aan het einde van de middag toe.

Groet, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 122.1

Tijdlijn **Document**	***Samenvatting***	jun-15 Notitie Reikwijdte en Detailniveau	sep-15 Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport	okt-15 Nota van antwoord (NRD voor MER NNHS), aandachtspunten voor het MER nav zienswijzen	okt-15 Nota van antwoord (NRD voor MER NNHS), reactie bevoegd gezag op advies Commissie MER
Te nemen besluiten, beleids- en toetsingskaders					
☐ Algemeen	*MER gaat volledig en duidelijk in op de aanleiding tot, noodzaak van en inhoud van het nieuwe stelsel:* *☐ aard en de omvang van de problemen met het huidige stelsel;* *☐ de samenhang en planning van te wijzigen regelgeving;* *☐ de keuzes die in het voortraject zijn gemaakt (incl. onderbouwing);* *☐ de milieugevolgen van eerder gemaakte keuzes;* *☐ de wijze waarop de milieugevolgen de vormgeving van het stelsel hebben beïnvloed;* *☐ de betekenis van, functie van en samenhang tussen de uitgangspunten, eisen en criteria van het nieuwe stelsel;* *☐ de redenen waarom de verschillende afspraken over (gelijktijdig) baangebruik noodzakelijk en effectief zijn;* *☐ hoe de gehanteerde grenzen in de afspraken over baangebruik zijn bepaald;* *☐ de rol van de maximale hoeveelheid geluid (MHG);* *☐ onderbouwing van de preferentievolgorde van de banen en de daarbij te hanteren normen;* *☐ de relatie tussen hinderbeperking en volumegroei.*		Op diverse plaatsen in haar advies geeft de commissie aan dat in het MER volledig en duidelijk moet worden ingegaan op de aanleiding tot, noodzaak van en inhoud van het nieuwe stelsel. Dat betekent volgens de commissie dat in het MER onder meer de volgende onderwerpen aan de orde moeten komen: ☐ aard en de omvang van de problemen met het huidige stelsel; ☐ de samenhang en planning van te wijzigen regelgeving; ☐ de milieugevolgen van eerder gemaakte keuzes; ☐ de wijze waarop de milieugevolgen de vormgeving van het stelsel hebben beïnvloed; ☐ de betekenis van, functie van en samenhang tussen de uitgangspunten, eisen en criteria van het nieuwe stelsel; ☐ de redenen waarom de verschillende afspraken over (gelijktijdig) baangebruik noodzakelijk en effectief zijn; ☐ hoe de gehanteerde grenzen in de afspraken over baangebruik zijn bepaald; ☐ de rol van de maximale hoeveelheid geluid (MHG); ☐ onderbouwing van de preferentievolgorde van de banen en de daarbij te hanteren normen; ☐ de relatie tussen hinderbeperking en volumegroei.		Het bevoegd gezag wijst de initiatiefnemer er op dat dit een belangrijk aandachtspunt is, ook gelet op zienswijzen die in de publieksparticipatie zijn ingediend over de reikwijdte van het MER. Gelet hierop is het van belang dat de initiatiefnemer in het MER nadrukkelijk aandacht besteedt aan de keuzes die in het voortraject zijn gemaakt, wat daarvan de redenen en consequenties waren, enz. Geef aan welke onderbouwing van keuzes destijds is gemaakt, zonder daarbij (nieuwe) onderbouwingen toe te voegen.
☐ Luchthavenverkeersbesluit (LVB)	*Ten aanzien van het Luchthavenverkeersbesluit:* *☐ concept-LVB vormt de uitwerking van eenduidig geformuleerde afspraken en voorwaarden waaraan het nieuwe stelsel moet voldoen. De toelichting op het ontwerp dient aan te geven wat de stand van zaken en de hardheid van die afspraken en voorwaarden is, en wat ze betekenen voor de uitvoerbaarheid en juridische afhankelijkheid van het voornemen.*				
☐ Luchthavenindelingsbesluit (LIB)	*Ten aanzien van het Luchthavenindelingsbesluit geef in het MER duidelijk aan:* *☐ waar het MER ophoudt en het LIB-traject begint. Vervolgens in het MER beschrijven welke activiteiten in het LIB-traject worden uitgevoerd.* *☐ wat de huidige beperkingen in het LIB inhouden en waar ze gelden;* *☐ wanneer er aanleiding is voor aanpassing van het LIB en hoe de afstemming tussen de luchthavenontwikkeling en de ruimtelijke planvorming in de omgeving van de luchthaven plaatsvindt.* *☐ wat de stand van zaken is rond SMASH en de 20 Ke-contour en hoe hiermee bij de vormgeving van het nieuwe stelsel en in het MER wordt omgegaan.*		Geef in het MER aan wat de huidige beperkingen in het LIB inhouden en waar ze gelden, wanneer er aanleiding is voor aanpassing van het LIB en hoe de afstemming tussen de luchthavenontwikkeling en de ruimtelijke planvorming in de omgeving van de luchthaven plaatsvindt. Geef aan wat de stand van zaken is rond SMASH en de 20 Ke-contour en hoe hiermee bij de vormgeving van het nieuwe stelsel en in het MER wordt omgegaan.	☐ In het MER duidelijk maken waar het MER ophoudt en het LIB-traject begint. Vervolgens in het MER beschrijven welke activiteiten in het LIB-traject worden uitgevoerd.	De initiatiefnemer wordt geadviseerd in het MER duidelijk aan te geven waar het MER ophoudt en het LIB-traject begint. Vervolgens dient in het MER te worden beschreven welke activiteiten in het LIB-traject worden uitgevoerd en te worden ingegaan op de voortgang van de twee onderwerpen die de Commissie noemt.
☐ Regeling Milieu Informatie (RMI) Schiphol	*Ten aanzien van de Regeling Milieu Informatie:* *☐ gewijzigde rekenvoorschriften zijn volledig en eenduidig gedocumenteerd, inclusief de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen inzichtelijk wordt gepresenteerd. Het gaat bij dat laatste om een samenvattend overzicht van de gegevens, onderzoeken en discussiedocumenten waarmee gemaakte keuzes in de modellering van de milieueffecten zijn onderbouwd;* *☐ het toepassingsgebied van het rekenmodel af te bakenen en de gebruiker te vragen om de geschiktheid voor afwijkend gebruik te laten onderbouwen;* *☐ de toekenning van juiste naderingsprofiel wordt gebaseerd op de profielen die beschikbaar zijn om de vlucht zo goed mogelijk te representeren.*				

Huidige situatie, voorgenomen activiteit en referentiesituatie				
☐ robuustheid van het stelsel	*Het MER moet inzicht bieden in de robuustheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat de luchthaven kan opereren binnen de bandbreedte die het stelsel biedt. In het MER moet worden aangeven welke factoren verantwoordelijk kunnen zijn voor afwijken van de gebruiksregels. Het moet schattingen presenteren van de grootte van die afwijkingen, van de kansen dat ze optreden en van de omvang van de effecten. Ook moet worden aangegeven hoe deze afwijkingen zich verhouden tot de afwijkingen die in het huidige stelsel zijn toegestaan.* *Voor de keuzes die nog moeten worden gemaakt, worden mogelijke opties en hun gevolgen in detail geanalyseerd.*		Voor de keuzes die nu (dus na het uitbrengen van de Aldersadviezen van 2013 en 2015) nog worden gemaakt, moeten mogelijke opties en hun gevolgen in detail worden geanalyseerd.	Het spreekt voor zich dat als er in of na het MER traject nog keuzes moeten worden gemaakt, de opties en gevolgen daarvan in het MER moeten worden geanalyseerd.
☐ toekomstbestendigheid van het stelsel	*Het MER moet inzicht bieden in de toekomstbestendigheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat het stelsel in functie blijft bij belangrijke wijzigingen in het gebruik van de luchthaven, zoals belangrijke verschuivingen in de oorsprong en bestemming van het vliegverkeer, belangrijke verschuivingen in de meteorologische omstandigheden, het in gebruik nemen van een vierde vast naderingspunt en het bereiken van het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen (waarna het '50/50-principe' in werking treedt). Voor het vierde vaste naderingspunt dient daarom indicatief aangegeven te worden welke consequenties dat kan hebben voor de omvang en de verdeling van de hinder (en waarom) en dus ook voor de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel.*		Het MER moet inzicht bieden in de robuustheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat de luchthaven kan opereren binnen de bandbreedte die het stelsel biedt. In het MER moet worden aangeven welke factoren verantwoordelijk kunnen zijn voor afwijken van de gebruiksregels. Het moet schattingen presenteren van de grootte van die afwijkingen, van de kansen dat ze optreden en van de omvang van de effecten. Ook moet worden aangegeven hoe deze afwijkingen zich verhouden tot de afwijkingen die in het huidige stelsel zijn toegestaan Het MER moet inzicht bieden in de toekomstbestendigheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat het stelsel in functie blijft bij belangrijke wijzigingen in het gebruik van de luchthaven, zoals belangrijke verschuivingen in de oorsprong en bestemming van het vliegverkeer, belangrijke verschuivingen in de meteorologische omstandigheden, het in gebruik nemen van een vierde vast naderingspunt en het bereiken van het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen (waarna het '50/50-principe' in werking treedt). Voor het vierde vaste naderingspunt dient daarom indicatief aangegeven te worden welke consequenties dat kan hebben voor de omvang en de verdeling van de hinder (en waarom) en dus ook voor de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel.	De initiatiefnemer kan, bij het uitwerking geven aan dit advies van de commissie, gebruik maken van de uitspraken die hierover al zijn gedaan in de Aldersadviezen. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer een vierde naderingspunt wordt ingevoerd en waar dat punt eventueel komt te liggen. Als zo'n vierde punt er komt, dan zal het LVB worden aangepast en zal een nieuw MER worden opgesteld. Daarom kan de initiatiefnemer zich beperken tot in het MER voor het NNHS (als dat mogelijk is) het proces beschrijven dat loopt of gaat lopen en kwalitatief beschrijven wat de consequenties van zo'n vierde punt kunnen zijn. Geen kwantitatieve uitspraken doen over gevolgen.
☐ referentiescenario vignerend stelsel	*Toelichting op hoe de referentiesituatie tot stand is gekomen.*			
☐ verkeersscenario's	*Vergelijking op basis van meerdere verkeersscenario's is essentieel om te kunnen beoordelen of het nieuwe stelsel consequent beter scoort dan het huidige.*		Vergelijking op basis van meerdere verkeersscenario's is essentieel om te kunnen beoordelen of het nieuwe stelsel consequent beter scoort dan het huidige. De Commissie adviseert derhalve om voor verschillende verkeersscenario's berekeningen uit te voeren, waarin met voorzienbare ontwikkelingen en gebeurtenissen is rekening gehouden, zoals: • een scenario met veel meer verkeer naar en van het oosten (wat leidt tot meer gebruik van de Zwanenburgbaan); • een scenario met baanonderhoud; • een avondscenario met CDA's en 3000 ft interceptie (wat nu alleen 's nachts van toepassing is). Beschrijf ook kort de afwijkingen die zich in de experimenteerjaren hebben voorgedaan en de eraan verbonden gevolgen. Geef bij de scenario's tenslotte ook de bandbreedte aan. Voor de scenario's die extra zijn ten opzichte van wat in de NRD is voorgesteld, moeten alleen (de wijzigingen in) de geluidbelasting, de geluidhinder en de slaapverstoring in beeld worden gebracht. De overige milieugevolgen dienen uitsluitend beschreven te worden voor de scenario's uit de NRD.	☐ In het MER aangeven welke geprognosticeerde gegevens voor het gebruiksjaar 2015 in de scenario's worden gebruikt.	In paragraaf 4.4 van de NRD is aangegeven dat voor de voorgenomen activiteit variaties op het toekomstig verkeersbeeld worden geanalyseerd. De initiatiefnemer wordt geadviseerd om te bezien of de door de commissie genoemde voorziene ontwikkelingen en gebeurtenissen in de variaties kunnen worden meegenomen. Als een of meerdere van de voorstellen van de commissie niet (kunnen) worden meegenomen, dient daarvan in het MER de reden te worden gegeven.
☐ woningenbestand				

	Leg de belangrijkste verschillen uit tussen de woonsituaties als onderbouwing van de nieuwe getalswaarden voor de criteria van gelijkwaardigheid. Geef een toelichting op het bestand 2018, zoals herkomst, controles en correcties die eventueel zijn uitgevoerd.			
☐ hinderbeperking	*De "winst" die van een (toekomstige) wijziging in rekenmethode het gevolg is, komt niet ten goede aan de vliegruimte van de luchthaven, maar moet worden verwerkt in een wijziging van de gelijkwaardigheidscriteria. Neem in een bijlage bij het MER op:* *☐ de lijst van de geimplementeerde maatregelen, zoals nieuwe vliegprocedures (CDA en NADP2) die in de berekeningen in aanmerking zijn genomen;* *☐ een indicatie van de bijdrage van iedere maatregel aan de hinderbeperking.*	Beschrijf de eigen ambities van de luchthaven op het gebied van reductie en preventie van milieuhinder die relevant zijn voor de beoordeling van het voornemen. Het MER zal moeten aantonen dat aan de eisen en randvoorwaarden kan worden voldaan en dat de doelen en ambities ook kunnen worden gerealiseerd. Neem in een bijlage bij het MER op: • de lijst van de geimplementeerde maatregelen, zoals nieuwe vliegprocedures (CDA en NADP2) die in de berekeningen in aanmerking zijn genomen; • een indicatie van de bijdrage van iedere maatregel aan de hinderbeperking. Geef bijvoorbeeld aan of de maatregel o geldt voor een bepaalde baan of voor de hele luchthaven; o gericht is op het binnengebied en/of het buitengebied; o een grote of kleine invloed heeft op de hinder; o een plotse (eenmalige) wijziging veroorzaakt (zoals het doorvoeren van een baancorrectie) of progressief doorwerkt in de tijd (zoals schoner en geluidsarmer worden van vliegtuigen). Maak dit, zo mogelijk, inzichtelijk met (verwijzingen naar) concrete voorbeelden.		Een deel van de door de Commissie bedoelde ambities is onderdeel van het convenant hinderbeperking. De initiatiefnemer kan in het MER aangeven dat ze daarnaast ook andere initiatieven ontplooit, zoals het terugdringen van CO2 emissies, duurzame energieopwekking, enz.
☐ Maximaal Hoeveelheid Geluid (|MHG)	*☐ In het MER verwijzen naar het document waarin de wijze van berekening van de MHG is vastgelegd.*	De vaststelling vooraf van de MHG gebeurt op basis van statistiek van historisch baan- en routegebruik. Hoe zal worden omgegaan met nu al te voorziene omstandigheden waarvoor geen of onvoldoende statistische gegevens beschikbaar zijn?	☐ In het MER verwijzen naar het document waarin de wijze van berekening van de MHG is vastgelegd.	Dit is onderdeel van de normering en handhaving en zal worden vastgelegd in het LVB en de onderliggende rekenvoorschriften. De initiatiefnemer moet bezien of ze deze informatie in het MER opneemt of dat ze verwijst naar de documenten waarin die aspecten aan de orde komen. Die andere documenten zijn/komen uiteraard ook voor een ieder beschikbaar.
☐ het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat tot en met 2020 is toegestaan, namelijk 500.000 per jaar waarvan maximaal 32.000 gedurende de nacht.	*☐ In het MER aangeven welke vliegtuigbewegingen wel en niet onder het toegestane maximum van 500.000 vallen;* *☐ Breng de geluideffecten in kaart van 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht middels de volgende drie scenario's:* *1. evenredig meer bewegingen in de dag- en avondperiode;* *2. zoals het vorige punt, maar dan met behoud van passagierscapaciteit in de nachtperiode door inzet van grotere vliegtuigen;* *3. extra inzet van de tweede baan (tussen 7:00 — 7:30 uur) voor het verplaatsen van landingen uit de vroege ochtend.*		☐ In het MER aangeven welke vliegtuigbewegingen wel en niet onder het toegestane maximum van 500.000 vallen.	
Doorkijk na 2020				
☐ toepassing van 50/50 - principe na 2020 (volumegroei, hinderbeperking, motie Visser)	*☐ analyseer wat het maximum verkeersvolume is dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria;* *☐ specificeer hoe cle milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei. Hier gaat het om de wijze waarop milieuwinst vastgesteld wordt en de wijze waarop deze vastgestelde milieuwinst vertaald wordt in volumegroei. Bij aanbieding van het LVB zal duidelijk worden gemaakt hoe de rekenwijze is voor de 50-50-regel.*	In hoeverre beperkt de groei van Lelystad de vliegruimte rond Schiphol?	☐ In het MER ingaan op de (mogelijke) interferentie tussen het luchtverkeer van Schiphol en dat van Lelystad.	Dit is uitgebreid aan de orde geweest in het traject van het Luchthavenbesluit Lelystad. De initiatiefnemer moet bezien of ze deze informatie in het MER opneemt of dat ze verwijst naar de documenten waarin die aspecten aan de orde komen. Die andere documenten zijn/komen uiteraard ook voor een ieder beschikbaar.

		Ten aanzien van het 50/50-principe begrijpt de Commissie dat het niet mogelijk is om in het MER aan te geven hoe de milieuwinst ruimtelijk zal worden verdeeld. Ze vindt het wel noodzakelijk dat het MER niet alleen duidelijk maakt hoe hoog de milieubelasting met het nieuwe stelsel maximaal kan worden, maar ook: • hoe het 50/50-principe uiteindelijk dient te werken; • op grond van welke ontwikkelingen en maatregelen na 2020 nog milieuwinst geboekt kan worden; • hoe groot de verwachte winst per milieuaspect is voor de onderscheiden ontwikkelingen en maatregelen en hoe groot dus de mogelijk volumegroei van de luchthaven/reductie van de milieuruimte kan zijn. Geef hiervoor een onderbouwde schatting; • waarom de maatregelen voor het boeken van milieuwinst niet vóór 2020 kunnen worden ingezet.		De verwachte winst per milieuaspect als gevolg van ontwikkelingen en maatregelen na 2020 kan worden aangegeven als bekend is hoe het 50-50 principe daadwerkelijk moet worden toegepast. Bij de start van het MER is dat nog niet bekend en het is onzeker of die uitwerking tijdens het opstellen van het MER beschikbaar komt. Daarom worden in ieder geval de maximale effecten weergegeven en wordt het 50-50 principe beschreven. Wat betreft het laatste punt van de Commissie: er is al een aantal maatregelen dat leidt tot milieuwinst in gang gezet voor 2020. De gevolgen van die maatregelen worden in het MER inzichtelijk gemaakt.
Beschrijving van milieueffecten				
☐ Gelijkwaardige bescherming van de omgeving (geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging)	*Of er sprake is van een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau zal worden vastgesteld aan de hand van een toets van de milieueffecten aan de criteria voor gelijkwaardigheid. De effecten dienen hierbij te worden vastgesteld overeenkomstig de wijze zoals de criteria zijn bepaald. Dit betekent onder andere dat gebruik wordt gemaakt van het woningbestand 'Schiphol 2005'. De volgende aspecten worden in kaart gebracht:* *☐ Aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour* *☐ Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 48 dB(A) Lden contour* *☐ Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lnight contour* *☐ Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) Lnight contour* *☐ Aantal woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour* *☐ Uitstoot per gecorrigeerde vliegtuigbeweging voor koolstofmonoxide (CO), stikstofoxiden (NOx), Vluchtige organische stoffen (VOS), Zwaveloxiden (SO2) en fijnstof (PM10)* *Beargumenteer waarom buiten het gebied begrensd door de contouren van 40 dB(A) Lnight en 48 dB(A) Lden geen relevante verschillen tussen beide stelsel zijn te verwachten.*	Of er sprake is van een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau zal worden vastgesteld aan de hand van een toets van de milieueffecten aan de criteria voor gelijkwaardigheid. De effecten dienen hierbij te worden vastgesteld overeenkomstig de wijze zoals de criteria zijn bepaald. Dit betekent onder andere dat gebruik wordt gemaakt van het woningbestand 'Schiphol 2005'. De volgende aspecten worden in kaart gebracht: • Aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour • Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 48 dB(A) Lden contour • Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lnight contour • Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) Lnight contour • Aantal woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour • Uitstoot per gecorrigeerde vliegtuigbeweging voor koolstofmonoxide (CO), stikstofoxiden (NOx), Vluchtige organische stoffen (VOS), Zwaveloxiden (SO2) en fijnstof (PM10)	Beargumenteer waarom buiten het gebied begrensd door de contouren van 40 dB(A) Lnight en 48 dB(A) Lden geen relevante verschillen tussen beide stelsel zijn te verwachten.	Het LVB Schiphol bevat de normen 48 en 58 dB(A) Lden en 40 en 48 dB(A) Lnight (gelijkwaardigheidscriteria). De beleidsbeslissingen rond Schiphol zijn in het verleden op basis van deze contouren gedaan.

				☐ Voor de gebieden met een geluidbelasting van meer dan 48 dB(A) Lden en 40 dB(A) Lnight inzichtelijk maken hoe de geluidbelasting oploopt als gevolg van de afstand, bijvoorbeeld op een manier zoals dat gebeurt in bijlage 2 van de jaarlijkse gebruiksprognose (kleurverloop bij hogere dB(A) waarde).	
☐ Geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring	*De volgende aspecten worden in kaart gebracht:* *☐ Ligging van de 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour en tussenliggende waarden* *☐ Aantal woningen binnen de 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour* *☐ Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 45 db(A), 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour* *☐ Ligging van de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour en tussenliggende waarden* *☐ Aantal woningen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour* *☐ Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour* *☐ Evt. overschrijding van de TVG waarde van 63,46 dB(A), zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TVG al dan niet leidt tot een minder streng regime voor de geluidbelasting.* *Het woningbestand 'Schiphol 2005' te worden gebruikt als wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria.* *De geluidberekeningen uit te voeren op basis van het totale nieuwe Europese rekenvoorschrift, beter bekend als D0C29. Dat betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met de twee aspecten die door de Commissie voor de m.e.r. zijn benoemd (geluiddemping bodem en stuwkracht), maar met alle aspecten van het Europese voorschrift.*	De geluidbelasting zal in kaart worden gebracht op basis van de voor de luchthaven Schiphol voorgeschreven berekeningsvoorschriften. Het aantal ernstig gehinderden personen wordt vervolgens afgeleid door gebruik te maken van de 'dosis-effect relaties' die zijn afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES). Deze relaties geven bij een bepaalde hoeveelheid geluid (in jaargemiddelde Lden en Lnight) het percentage mensen dat bij die geluidbelasting respectievelijk ernstig gehinderd of ernstig slaapverstoord is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol. Hiervoor dient het woningbestand 'Schiphol 2005' te worden gebruikt als wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria. Om een actueel beeld te geven van de geluidshinder en slaapverstoring rond de luchthaven Schiphol zullen de effecten tevens met een actueel woningbestand worden bepaald. De volgende aspecten worden in kaart gebracht: • Ligging van de 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour en tussenliggende waarden • Aantal woningen binnen de 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour • Aantal ernstig gehinderden personen binnen de 48 dB(A) en 58 dB(A) Lden contour • Ligging van de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour en tussenliggende waarden • Aantal woningen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour • Aantal ernstig slaapverstoorden personen binnen de 40 dB(A) en 48 dB(A) Lnight contour	Bepaal de aspecten die in paragraaf 5.2 van de NRD zijn genoemd per geluidklasse van bijvoorbeeld 2 dB(A). Maak verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk met verschilkaarten en door verschuivingen in aantallen blootgestelden per klasse in tabelvorm te presenteren. Met name het startende verkeer op de Polderbaan leidt tot specifieke hinder door het laagfrequente geluid. Bepaal welke toename er te verwachten is door het intensievere gebruik van deze baan in het nieuwe stelsel. Onderzoek ook in welke woongebieden dit type hinder te verwachten is. Naar het oordeel van de Commissie zal het nieuwe stelsel niet leiden tot een herverdeling van het grondgebonden geluid, maar zal het toenemen in evenredigheid met de groei van de luchthaven. Breng deze toename in beeld. Laat zien dat de TVG waarde van 63,46 dB(A) niet wordt overschreden, ook al bestaat het voornemen om deze grenswaarde in de nabije toekomst te laten verdwijnen, zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TVG al dan niet leidt tot een minder streng regime voor de geluidbelasting.	☐ In het MER inzicht verschaffen in de ontwikkeling van het aantal geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, bijvoorbeeld zoals is gedaan in de figuren in paragraaf 5.2 van de Gebruiksprognose 2015.	Het is van belang dat de initiatiefnemer in het MER inzichtelijke visualisaties opneemt, die inzicht geven in milieubelasting en die vergelijkingen ondersteunen.
☐ Externe veiligheid	*De externe veiligheid wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico, waarbij de volgende aspecten in kaart worden gebracht:* *☐ Ligging van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour* *☐ Aantal woningen binnen de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour* *☐ Aantal (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour* *☐ Groepsrisico (10-7), gebruik voor het in kaart brengen van het groepsrisico een studiegebied van 40x40 km.* *☐ Evt. overschrijding van de TRG waarde van 9,724 ton, zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TRG al dan niet leidt tot een minder streng veiligheidsregime.*	Gelijk aan de berekeningen voor de geluidshinder en slaapverstoring zullen de effecten op de externe veiligheid in kaart worden gebracht op basis van de voor de luchthaven Schiphol voorgeschreven berekeningsvoorschriften. De externe veiligheid wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico, waarbij de volgende aspecten in kaart worden gebracht: • Ligging van de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour • Aantal woningen binnen de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour • Aantal (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontour • Groepsrisico (10-7) Net als bij geluid zal het aantal woningen en gebouwen binnen de contouren worden bepaald aan de hand van de actuele informatie over woningen en inwoners in de omgeving van de luchthaven Schiphol, waarbij dus ook hier gebruik wordt gemaakt van andere gegevens dan bij de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid.	De Commissie adviseert het groepsrisico voor een groter gebied dan 10-7 PR te berekenen, omdat het gebied buiten de gekozen contour nog significant kan bijdragen aan het totale groepsrisico van een luchthaven. Gebruik voor het in kaart brengen van het groepsrisico een studiegebied van 40x40 km. Breng in het MER de industrieën rondom Schiphol in kaart waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Doe dat voor het gebied waarvoor het groepsrisico wordt bepaald. Laat zien dat de TRG waarde van 9,724 ton niet overschreden wordt, ook al bestaat het voornemen om deze grenswaarde in de nabije toekomst te laten verdwijnen, zodat duidelijk wordt of het schrappen van het TRG al dan niet leidt tot een minder streng veiligheidsregime.	☐ In het MER het aspect grondlawaai kwalitatief (beschrijvend) behandelen en er eventueel in het hoofdstuk 'Leemten in kennis' aandacht aan besteden. ☐ In het MER gebruik maken van ongevalskansen op basis van de ongevalstatistiek uit de periode 1992-2014, omdat deze de huidige veiligheidsrisico's het beste weergeven.	
☐ Luchtkwaliteit	*De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt in kaart gebracht door inzicht te geven in de uitstoot en/of concentratie van de relevante stoffen genoemd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen) en het LVB. Het gaat om de volgende stoffen: NO2 (luchtkwaliteit en depositie), PM10 en PM2,5, CO, VOS, SO2, NOx en elementair koolstof (roet).* *De gewijzigde rekenvoorschriften zijn volledig en eenduidig gedocumenteerd, inclusief de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen. De te documenteren wijzigingen betreffen:* *☐ de beoordeling op grond van het PAS van de belasting van natuurgebieden met stikstofoxiden die door de luchthaven worden uitgestoten. De modelbeschrijving moet duidelijk maken hoe de invoersets voor het berekenen van de stikstofdepositie en luchtkwaliteit zich tot elkaar verhouden.* *☐ de onzekerheden in de bepaling van de gevolgen van ultrafijnstof (ufp). De emissies van ufp vormen een nieuw aandachtspunt in het onderzoek naar de (gezondheids)effecten van vliegverkeer waarover in de komende jaren meer informatie beschikbaar zal komen. De onzekerheden in de concentratieberekening van ufp en in de gevolgen van die onzekerheden voor de gezondheidseffecten beter worden beschreven.* *Geef aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.*	De luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven wordt in kaart gebracht door inzicht te geven in de uitstoot en/of concentratie van de relevante stoffen genoemd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 luchtkwaliteitseisen) en het LVB. Het gaat om de volgende stoffen: NO2 (luchtkwaliteit en depositie), PM10 en PM2,5, CO, VOS, SO2, NOx en elementair koolstof (roet). Voor elementair koolstof wordt een indicatie van de effecten op de luchtconcentraties gegeven. Van de berekende concentraties wordt aangegeven welk deel wordt veroorzaakt door de achtergrondconcentraties en welk deel door de uitstoot van het luchtverkeer, wegverkeer en de belangrijkste grondgebonden activiteiten op de luchthaven. Er wordt rekening gehouden met de verwachte toename van het wegverkeer en de grondgebonden activiteiten in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Voor de vluchtige organische stoffen (VOS) worden vanwege het geuraspect ook de immissiewaarden bepaald. CO2 uitstoot wordt bepaald op basis van het gereden aantal voertuigkilometers op het luchthaventerrein en het aantal vluchten (LTO-cyclus). Tot slot wordt de stand van zaken rond ultrafijn stof beschreven.	De Commissie beveelt aan om voor de berekeningen van de luchtkwaliteit uit te gaan van rekenmodellen waarin alle verbeteringen zijn aangebracht die in eerdere m.e.r.-procedures voor Schiphol zijn voorgesteld. Stem de berekeningen zoveel mogelijk af op de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Geef aan hoe de gegevens voor de depositieberekeningen zich verhouden tot die voor de luchtkwaliteitsberekeningen en licht eventuele verschillen toe. Dit betreft zowel de rekenwijze (modellen, randcondities) als de invoergegevens.		

			Beschrijf de blootstelling aan de stoffen die in de NRD zijn genoemd voor een ruim gebied rond Schiphol (minstens 40x40 km), op wijkniveau, ongeacht of de niveaus boven of onder een grenswaarde liggen. Presenteer de resultaten van de berekeningen niet alleen in tabelvorm maar ook in de vorm van contourenkaarten. Presenteer vergelijkingen met de referentie in de vorm van verschilbelastingkaarten. Geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen. Voor ultrafijnstof niet alleen de 'stand van zaken' beschrijven, maar ook de effecten van beide stelsels op de concentratieverdeling van ultrafijnstof in kaart brengen. Verder beveelt ze aan om maatregelen te beschrijven waarmee de blootstelling aan ultrafijnstof (en andere luchtverontreinigende stoffen) kan worden gereduceerd.	☐ In het MER inzichtelijke visualisaties opnemen, die inzicht geven in milieubelasting en die vergelijkingen ondersteunen.	Het is van belang dat de initiatiefnemer in het MER inzichtelijke visualisaties opneemt, die inzicht geven in milieubelasting en die vergelijkingen ondersteunen. Er is onderzoek verricht naar ultrafijnstof rond Schiphol en er is bezien wat bekend is over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijnstof. Op basis daarvan is vervolgonderzoek aangekondigd. Er moet worden voorkomen dat in het MER uitspraken worden gedaan of maatregelen worden benoemd, zonder dat bekend is wat de resultaten zijn van het vervolgonderzoek en de beleidsreactie daarop. Daarom moet de initiatiefnemer in het MER terughoudend omgaan met het beschrijven van effecten en van maatregelen om de blootstelling aan ultrafijnstof te reduceren.
			Geef aan waar de belangrijkste geuremissies ontstaan (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.). Bepaal voor de clusters van geurbronnen (emissies) de geur-contouren en geef vergelijkingen zo weer dat verschuivingen ten opzichte van de referentie zichtbaar worden, bijvoorbeeld in de vorm van verschilbelastingkaarten. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen de geurbelasting en aanwezige woningen en blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder en hoe daarmee wordt omgegaan.	☐ In het MER inzichtelijke visualisaties opnemen, die inzicht geven in milieubelasting en die vergelijkingen ondersteunen.	Het is van belang dat de initiatiefnemer in het MER inzichtelijke visualisaties opneemt, die inzicht geven in milieubelasting en die vergelijkingen ondersteunen.
☐ Ruimtelijke ordening	*Effecten op de ruimtelijke ordening als gevolg van de voorgenomen activiteit doen zich voor als het LIB geactualiseerd zou worden voor de veranderingen in de geluidbelasting en externe veiligheid. De in het MER op te nemen kaarten bevatten contouren en gebieden uit drie bronnen:* *☐ de bestaande beperkingengebieden, zoals opgenomen in het huidige LIB;* *☐ de contouren uit het MER 2004 die gebruikt zijn om de beperkingengebieden van af te leiden;* *☐ de contouren behorend bij de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie met dezelfde contourwaarden als bij het tweede punt.* *Voor de genoemde contouren worden de volgende aspecten in kaart gebracht:* *☐ Oppervlakte en ligging van de contour* *☐ Aantal woningen binnen de contour* *☐ Aantal kantoren en bedrijven binnen de contour*	Effecten op de ruimtelijke ordening als gevolg van de voorgenomen activiteit doen zich voor als het LIB geactualiseerd zou worden voor de veranderingen in de geluidbelasting en externe veiligheid. Daarvoor worden in het MER kaarten opgenomen met de geluids- en externe veiligheidscontouren. Hierbij worden de contourwaarden gehanteerd die overeen komen met de contourwaarden die eerder zijn gebruikt om de bestaande beperkingengebieden, zoals opgenomen in het LIB, van af te leiden. De in het MER op te nemen kaarten bevatten contouren en gebieden uit drie bronnen: • de bestaande beperkingengebieden, zoals opgenomen in het huidige LIB; • de contouren uit het MER 2004 die gebruikt zijn om de beperkingengebieden van af te leiden; • de contouren behorend bij de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie met dezelfde contourwaarden als bij het tweede punt. Voor de genoemde contouren worden de volgende aspecten in kaart gebracht: • Oppervlakte en ligging van de contour • Aantal woningen binnen de contour • Aantal kantoren en bedrijven binnen de contour	Om de hinder voor 2015 in kaart te brengen, moet worden uitgegaan van de actuele gegevens uit de Basisregistraties Adressen en Gebouwen van de gemeenten (BAG). Effecten op de leefomgeving tot 2020 worden mede bepaald door de ontwikkeling van de bevolking en bedrijven die in die periode zal plaatsvinden. Geef ook aan met welke zekere (dit wil zeggen, bestuurlijk en juridisch vastgestelde) ruimtelijke plannen rekening is gehouden en lokaliseer deze op een kaart. Die informatie is nodig om inzichtelijk te maken in hoeverre die ontwikkelingen en plannen kunnen conflicteren met de milieuruimte die nodig is voor het nieuwe stelsel.		
			Geef in het MER, bij de vergelijking tussen het huidige en voorgestelde stelsel, aan: ☐ wat is bedoeld met 'directe effecten van het nieuwe stelsel op de ruimtelijke ordening' ; ☐ hoe vastgesteld wordt of er gebieden zijn waar de beperkingen in het ruimtegebruik voor bedrijven en woningen zullen veranderen als gevolg van het nieuwe stelsel, en welke gebieden dat zijn. Kijk daarbij niet alleen naar de beperkingengebieden uit het huidige LIB, maar ook naar gebieden op grotere afstand van de luchthaven. Houd daarbij rekening met verwachte demografische en economische ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam; ☐ welke opties er zijn om de eventuele aanpassingen vorm te geven. In het nieuwe stelsel liggen de hindercontouren immers niet meer vast, zodat het de vraag is of ze nog wel effectief kunnen worden gedefinieerd. Geef aan of en hoe nieuwe contouren voor het LIB gemaakt gaan worden; ☐ of het nieuwe stelsel gevolgen heeft voor het woningisolatiegebied, en zo ja, waar.		De onder het tweede tot en met vierde bolletje genoemde onderwerpen worden opgepakt in het kader van de wijziging van het LIB. Zoals eerder aangegeven, wordt de initiatiefnemer geadviseerd om in het MER te beschrijven welke activiteiten in het LIB-traject worden uitgevoerd.
☐ Natuur	*Aandacht besteden aan mogelijke gevolgen voor Natura2000 gebieden, het gebied met beperkingen voor vogelaantrekkende activiteiten, stiltegebieden en de ecologische hoofdstructuur:* *☐ eerst de relevante ingreep-effectrelaties te beschrijven en op basis daarvan het studiegebied af te bakenen. Geef de beschermde gebieden binnen dit studiegebied aan op kaart;* *☐ bij de beschrijving van de verstorende effecten van vliegverkeer (door geluid en verstoring beneden de 3000 ft) in te gaan op de Natura 2000-gebieden met instandhoudingsdoelstellingen voor vogels (drie functies: broeden, foerageren, slapen);* *☐ bij de stikstofdepositie in relatie tot het Programma Aanpak Stikstof (PAS)* *o de aannames te vermelden die zijn gedaan bij de aanmelding als prioritair project;* *o de depositie en ontwikkelruimte per Natura 2000-gebied in beeld te brengen, rekening houdend met wijzigingen in het wegverkeer;* *o te vermelden hoe is omgegaan met (mogelijkheden voor) bronbeperkende maatregelen en (indien relevant) consequenties voor herstelmaatregelen;* *☐ in te gaan op de depositie en de gevolgen van zwaveloxiden.*	De voorgenomen wijziging van het gebruik van de luchthaven is niet van invloed op de ligging van de start- en landingsroutes, maar wel op de intensiteit van het gebruik van deze routes. Enkele van deze routes leiden het vliegverkeer over Natura2000 gebieden. De effecten van het vliegverkeer op deze gebieden worden in kaart gebracht voor stikstofdepositie en het verstorende effecten van het vliegverkeer op vogels. Bij stikstofdepositie zal rekening gehouden worden met de depositie die door overige bronnen veroorzaakt wordt. Ook wordt aandacht besteed aan mogelijke gevolgen voor het gebied met beperkingen met betrekking tot vogelaantrekkende activiteiten, stiltegebieden en de ecologische hoofdstructuur.	De Commissie adviseert: ☐ eerst de relevante ingreep-effectrelaties te beschrijven en op basis daarvan het studiegebied af te bakenen. Geef de beschermde gebieden binnen dit studiegebied aan op kaart; ☐ bij de beschrijving van de verstorende effecten van vliegverkeer (door geluid en verstoring beneden de 3000 ft) in te gaan op de Natura 2000-gebieden met instandhoudingsdoelstellingen voor vogels (drie functies: broeden, foerageren, slapen); ☐ bij de stikstofdepositie in relatie tot het Programma Aanpak Stikstof (PAS) o de aannames te vermelden die zijn gedaan bij de aanmelding als prioritair project; o de depositie en ontwikkelruimte per Natura 2000-gebied in beeld te brengen, rekening houdend met wijzigingen in het wegverkeer; o te vermelden hoe is omgegaan met (mogelijkheden voor) bronbeperkende maatregelen en (indien relevant) consequenties voor herstelmaatregelen; ☐ in te gaan op de depositie en de gevolgen van zwaveloxiden.	☐ In het MER toetsen aan datgene wat in de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet is opgenomen en besluit op basis daarvan of een passende beoordeling nodig is. Als de conclusie is dat een dergelijk beoordeling niet nodig is, moet dit duidelijk en overtuigend worden onderbouwd.	
☐ Gezondheid			Als niet kan worden uitgesloten dat het nieuwe stelsel, afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat, indien mitigerende maatregelen geen uitkomst bieden, een Passende beoordeling moet worden opgesteld. Beschrijf de maatregelen om de vogelaantrekkende werking te beperken voor zover die gevolgen kunnen hebben voor lokale populaties, en specificeer/kwantificeer naar soort(groep) indien relevant. Breng de mogelijke gevolgen voor de regionale staat van instandhouding in beeld. Geef aan of er alternatieven, in bijvoorbeeld beheer of agrarisch grondgebruik, bestaan met minder gevolgen voor (regionale) populaties. De gevolgen voor Beschermde natuurmonumenten, gebieden behorende tot het Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde soorten, kunnen kwalitatief worden beschreven voor zover geen belangrijke schadelijke gevolgen te verwachten zijn.		In paragraaf 5.6 van de NRD is aangegeven dat in het MER aandacht wordt besteed aan mogelijke gevolgen voor het gebied met beperkingen voor vogelaantrekkende activiteiten, stiltegebieden en de ecologische hoofdstructuur. Het gaat daarbij nadrukkelijk om de mogelijke gevolgen van het vliegen volgens het nieuwe stelsel, dus niet van het gebruik van Schiphol in totaal. Dat betekent bijvoorbeeld dat alternatieven alleen hoeven te worden beschouwd als ze nodig zijn om de gevolgen van het nieuwe stelsel te ondervangen.

☐ Wegverkeer	*Voor de effecten op geluid en luchtkwaliteit zal in de m.e.r. rekening worden gehouden met een toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen.* *Tijdens de m.e.r.-procedure zal onderzocht worden of het in kaart brengen van cumulatie van geluid door wegverkeer met vliegverkeer in het MER waardevolle informatie biedt.*	Voor de luchtkwaliteit in Nederland zijn, mede ter implementatie van Europese richtlijnen, wettelijke maximale concentraties voor een aantal luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. De maximale concentratie geeft de concentratie van een bepaalde stof aan waarboven eventuele gezondheidsrisico's niet acceptabel worden geacht. In de m.e.r. zal bekeken worden in welke mate de effecten van de voorgenomen activiteit op de betreffende concentraties aanleiding geven om de impact op de gezondheid nader te onderzoeken. Voor geluid zullen de effecten worden bepaald ten aanzien van hinder en slaapverstoring. Voor de effecten op geluid en luchtkwaliteit zal in de m.e.r. rekening worden gehouden met een toename van het aantal wegverkeersbewegingen in relatie tot de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Tijdens de m.e.r.-procedure zal onderzocht worden of het in kaart brengen van cumulatie van geluid door wegverkeer met vliegverkeer in het MER waardevolle informatie biedt.		☐ In het MER bij het invullen van het onderdeel 'Gezondheid' (indien van toepassing) met de factsheet 'Aandacht voor Gezondheid in m.e.r.' van de Commissie m.e.r. rekening houden.	
Evaluatie en monitoring en handhaving					
	Het MER moet beschrijven: *☐ de wijze waarop de daadwerkelijke gevolgen van het nieuwe stelsel en de effectiviteit van maatregelen zullen worden geëvalueerd;* *☐ welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn om te voorkomen dat overschrijdingen van voorgeschreven grenzen zich herhalen.* *Omdat het vertrouwen in het nieuwe stelsel mede wordt bepaald door (het inzicht in) de wijze waarop het toezicht is ingericht. Biedt inzicht in:* *☐ de wijze waarop in de gebruiksevaluatie moet worden verantwoord dat er bij overschrijding van een criterium voor gelijkwaardige bescherming sprake was van een jaar met afwijkende meteorologie;* *☐ de wijze waarop over het baangebruik, over de ontwikkeling van de hinder en over de effectiviteit van hinderbeperkende maatregelen wordt gerapporteerd;* *☐ hoe belanghebbenden die niet goed zijn ingewijd, daaruit kunnen opmaken of volgens de regels is gevlogen, welke hinder dat heeft veroorzaakt en vervolgens of en hoe op grond daarvan het toekomstige gebruik wordt bijgestuurd of gesanctioneerd;* *☐ welke rol de geluidmeetnetten rond de luchthaven en de klachtenregistraties hebben het nieuwe stelsel hebben bij de beoordeling van de hinder en de selectie en uitwerking van maatregelen.*		Het MER moet beschrijven: • de wijze waarop de daadwerkelijke gevolgen van het nieuwe stelsel en de effectiviteit van maatregelen zullen worden geëvalueerd; • welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn om te voorkomen dat overschrijdingen van voorgeschreven grenzen zich herhalen. Om naleving van de gebruiksregels te kunnen beoordelen, moet hierover duidelijk worden gerapporteerd. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in: • de wijze waarop over het baangebruik en over de ontwikkeling van de hinder kan worden gerapporteerd; • hoe niet-ingewijden daaruit kunnen opmaken of strikt volgens de regels is gevlogen, welke hinder dat heeft veroorzaakt en hoe op grond daarvan het toekomstige gebruik wordt bijgestuurd. Rond de luchthaven Schiphol zijn in de loop van de tijd meetnetten opgebouwd die de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in kaart brengen. Verder wordt de ervaren hinder gemonitord in de vorm van een klachtenregistratie en GGD-enquêtes. Geef aan welke rol deze meetnetten en registraties in het nieuwe stelsel hebben bij: • het beoordelen van de relatie tussen de voorspelde en gerealiseerde hinder; • het kiezen van (aanvullende) maatregelen om het gebruik (en dus de effecten) van de luchthaven te beïnvloeden.		Monitoring, rapportage, evaluatie en handhaving zijn uiteraard belangrijke aspecten als een nieuw normen- en handhavingstelsel wordt ingevoerd. Ze zullen dan ook nadrukkelijk aan de orde komen in de wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB. De initiatiefnemer moet bezien of ze deze informatie in het MER opneemt of dat ze verwijst naar de documenten waarin die aspecten aan de orde komen. Die andere documenten zijn/komen uiteraard ook voor een ieder beschikbaar.
Overige aspecten					
	☐ Voor de duidelijkheid en overzichtelijkheid en om te vermijden dat er twee MER-ren naast elkaar moeten worden gebruikt, stel ik voor dat u een compleet nieuw MER uitbrengt, waarin de Doc29-berekeningen, conclusies, enz. zijn opgenomen. Dat betekent dat ook de rapporten die niet worden gewijzigd als gevolg van het Datum gebruiken van het Doc29-model, opnieuw worden gepubliceerd. *☐ Conform de Wet Luchtvaart Artikel 8.17 lid 8 kan bij de vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.*		De samenvatting van het MER moet als een zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De antwoorden op de hoofdvragen moeten in ieder geval aan de orde komen en het MER dient vervolgens ook aandacht te besteden aan de betekenis voor de luchthavenontwikkeling, de (ruimtelijke) effecten en de inzet van hinderbeperkende maatregelen. Maak gebruik van goed te begrijpen schema's en kaarten, bijvoorbeeld zoals opgenomen de Gebruiksprognose Schiphol 2015. Bijzondere aandacht verdient de presentatie van bijvoorbeeld de vergelijkingen tussen het huidige en het nieuwe stelsel, zowel in termen van totale effecten als in de verdeling daarvan. Presenteer deze en andere vergelijkingen en resultaten bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten, zodat verdelingsaspecten duidelijk zichtbaar worden. Zorg ervoor dat: ☐ het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen; ☐ een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen, zoals ook is gedaan in de NRD; ☐ recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda. Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld. Onderbouw in het MER: • de keuze van de rekenmodellen indien geen standaard rekenmethode is voorgeschreven; • de herkomst en de keuze van de gegevens. Voorbeelden zijn: de verkeersgegevens, de ligging van bestaande en geprojecteerde gevoelige/kwetsbare bestemmingen, en de ongevalskansen. Geef ook aan of en waarom de gegevens voor het doorrekenen van de MER-scenario's afwijken van de gegevens gebruikt voor het ontwerpen van het nieuwe stelsel. Ga ook in op de onzekerheden in de invoergegevens en berekeningen, vertaal ze zo mogelijk in een bandbreedte van de effecten en geef aan wat dit betekent voor de verschillen tussen beide stelsels. Houd bij de toetsing aan de doelen en de wettelijke grenswaarden rekening met deze onzekerheden.		

aug-16
Tussentijds toetsingsadvies

Naar het oordeel van de Commissie, zijn de bevindingen van dien aard dat ze adviseert om de methoden aan te passen waarmee het effect van wijzigingen in de start- en lan-dingsprocedures op de hoogte en de verdeling van de geluidbelasting rond luchthaven Schiphol wordt berekend. Een deel van de beoogde groei van Schiphol is immers op die geluidwinst gebaseerd. De bevindingen wijzen erop dat de voorgestelde hinderbeperkende maatregelen minder geluidruimte opleveren voor de verdere groei van de luchthaven Schiphol dan berekend met het NL-voorschrift. Daarom adviseert de Commissie eerst de methoden te actualiseren waarmee de geluidwinst wordt berekend die het gevolg is van wijzigen van de start- en landingsprocedures, en pas daarna te besluiten over verdeling van de beschik-baar komende geluidruimte.

okt-16 Beantwoording vragen bewonersdelegatie CDA's	okt-16 Aanvullingen MER nav motie Visser en advies CMER	jan-17 Voorlopig toetsingsadvies	feb-17 Briefadvies implementatie Doc29	mrt-17 Adviezen NNHS	mrt-17 Reactie CMER op brief adviezen NNHS
		Het MER gaat uitgebreid in op de aanleiding, de context en de werking van de voorgenomen stelselwijziging. Het dominante effect van het voornemen, namelijk de herverdeling van het geluid in het gebied rond de luchthaven, is in het MER in kaart gebracht in de vorm van overzichtelijke grafieken en tabellen. Dat is zowel op het lokale niveau gedaan als op het regionale niveau, en zowel voor het vigerende normenstelsel met het huidige vliegverkeer als bij toepassing van het nieuwe stelsel met het huidige vliegverkeer en bij de verdere groei van dat verkeer.			
		Het is onduidelijk wat de betekenis en de hardheid is van een aantal van de afspraken die aan de Alderstafel Schiphol zijn gemaakt over de groei van de luchthaven tot en met 2020 en die zijn vastgelegd in de vorm van convenanten. Voorbeelden van dergelijke afspraken zijn: ☐ de voorwaardelijke verlaging van het aantal vliegtuigbewegingen gedurende de nacht; ☐ de selectieve uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar de luchthavens Eindhoven en Lelystad. In het MER staat dat er nog steeds wordt gewerkt aan de invulling van deze afspraken, maar dat vanwege de voorwaardelijke aard ervan is gerekend met maximale mogelijkheden en met de overeengekomen hinderbeperking. De Commissie constateert dat is afgesproken dat het nieuwe stelsel en de afspraken over hinderbeperking, over investeringen in de omgevingskwaliteit en over selectieve ontwikkeling van de luchthaven één en ondeelbaar zijn, wat betekent dat de uitvoering van het stelsel niet los gezien kan worden van de uitvoering van deze afspraken. Omdat in het MER niet is toegelicht wat de stand van zaken en de hardheid van al deze afspraken is, is daarmee ook onduidelijk of de voorgenomen activiteit uitvoerbaar is. De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER een overzicht op te nemen van eenduidig geformuleerde afspraken en voorwaarden waaraan het nieuwe stelsel moet voldoen. Het overzicht dient aan te geven wat de stand van zaken en de hardheid van die afspraken en voorwaarden is, en wat ze betekenen voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.		• Het concept-LVB is een uitwerking van het akkoord zoals vastgelegd in het Aldersadvies van oktober 2013 en januari 2015. Zo is de lijn steeds geweest in wetgevingsbehandeling, Notitie Reikwijdte en Detail, het concept-LVB en recent in het plan van aanpak voor de middellange termijn. Eventuele nieuwe afspraken c.q. normen vergen een nieuw LVB en - zonodig — een nieuw MER. Die mogelijkheid is in het plan van aanpak zoals gedeeld met de Tweede Kamer ook voorzien. • De één-en-ondeelbaarheid van de afspraken in het akkoord 2008 ten opzichte van het voorliggende formele conceptbesluit zal het Rijk toelichten bij de aanbieding van het LVB. Het akkoord is inderdaad één-en-ondeelbaar, maar dat wil niet zeggen dat het thans voorliggende besluit over het LVB bij de implementatie door de wetgever afhankelijk wordt gemaakt van de realisatie van de afspraken in de convenanten. Er is wel een politieke, maar geen juridische afhankelijkheid. • Daar waar de regels en normen uit het LVB afhankelijk zijn gemaakt van de implementatie van afspraken worden deze afspraken inzichtelijk gemaakt en de effecten van een eventuele implementatie beschreven. Het gaat hier concreet om twee afspraken: tijdelijke verlaging nachtplafond en 50-50-regel. Voor de laatste zie reactie op volgende aanbeveling. • Uw Commissie noemt ook het al dan niet realiseren van Lelystad. In reactie daarop zal gemotiveerd worden aangegeven dat deze het voorliggende besluit niet raakt, maar wel effect kan hebben op de middellange termijn (zie eerste bullit).	
	Op tal van punten zijn en worden de rekenvoorschriften voor het bepalen van de milieugevolgen van het gebruik van luchthaven Schiphol aangepast. De Commissie vindt het belangrijk dat niet alleen de gewijzigde voorschriften volledig en eenduidig worden gedocumenteerd, maar ook dat de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen inzichtelijk wordt gepresenteerd. Het gaat bij dat laatste om een samenvattend overzicht van de gegevens, onderzoeken en discussiedocumenten waarmee gemaakte keuzes in de modellering van de milieueffecten zijn onderbouwd. De te documenteren wijzigingen betreffen: ☐ de invoering van het geharmoniseerde Europese rekenvoorschrift en de wijze waarop de vrijheidsgraden in dat voorschrift zijn ingevuld. Voorbeelden van dergelijke vrijheidsgraden zijn: de grootte van het gebied waarover effecten in beeld worden gebracht, de wijze van clusteren van vliegtuigtypes in categorieën of het aanbrengen van differentiatie in de verticale start- en landingsprofielen. Aan een dergelijke beschrijving kan ook worden toegevoegd hoe (de bijstelling van) de meteomarge is en wordt vastgesteld en met welke methode het hybride baan- en routemodel wordt vastgesteld. ☐ de procedure die gevolgd is en wordt voor het bijstellen van de criteria voor gelijkwaardige bescherming en het resultaat van het volgen van die procedure. De hoogte van de criteria die in de loop van de tijd zijn gehanteerd, kan nu door derden moeilijk worden gecontroleerd omdat niet gestructureerd is vastgelegd hoe ze zijn berekend. ☐ wijzigingen die worden doorgevoerd in de RMI. In bijlagen bij het MER zijn de rekenvoorschriften uit de RMI opgenomen. De Commissie adviseert om de voorschriften die naar aanleiding van de stelselwijziging worden gewijzigd, te markeren. ☐ de beoordeling op grond van het PAS van de belasting van natuurgebieden met stikstofoxiden die door de luchthaven worden uitgestoten. De modelbeschrijving moet duidelijk maken hoe de invoersets voor het berekenen van de stikstofdepositie en luchtkwaliteit zich tot elkaar verhouden. ☐ de onzekerheden in de bepaling van de gevolgen van ultrafijnstof (ufp). De emissies van ufp vormen een nieuw aandachtspunt in het onderzoek naar de (gezondheids)effecten van vliegverkeer waarover in de komende jaren meer informatie beschikbaar zal komen. Naar het oordeel van de Commissie moeten de onzekerheden in de concentratieberekening van ufp en in de	De Commissie waardeert het feit dat bij het afleiden van profielen, waar mogelijk, is gebruikgemaakt van gegevens die zijn afgeleid uit de dagelijkse praktijk op luchthaven Schiphol. Ze is van oordeel dat met deze implementatie de effecten van de invoering van het nieuwe stelsel voldoende in kaart kunnen worden gebracht. De Commissie adviseert om: ☐ de inhoud en achtergrond van de wijzigingen in het NL-rekenmodel te documenteren om validatie van rekenresultaten mogelijk te maken, waaronder de resultaten van berekeningen die worden uitgevoerd in aanvulling op het MER voor het nieuwe normen- en handhavingsstelsel;	Hier wordt aandacht aan besteed, onder andere in de toelichting bij de wijziging van de Regeling Milieu Informatie Schiphol waarin het nieuwe rekenvoorschrift wordt opgenomen.	Onder punt 1 in uw brief stelt u voor om de inhoud en achtergrond van de wijzigingen in het NL-rekenmodel te documenteren in de toelichting bij de nieuwe Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). De Commissie gaat ervan uit dat die nieuwe regeling en de toelichting daarop nog niet gereed zullen zijn op het ogenblik dat zij het aangevulde MER voor het NNHS moet toetsen. Omdat bij die toetsing de oorzaken zullen worden besproken van de wij-zigingen in de hoogte en verdeling van de geluidbelasting, vindt zij het belangrijk dat dan ook de achtergrondinformatie over doorgevoerde wijzigingen al beschikbaar is. Zij zou het dan ook waarderen als alle informatie die bij het voorbereiden van de modelwijzigingen aan de ex-pertgroep is gepresenteerd aan de Commissie beschikbaar wordt gesteld.
		☐ het toepassingsgebied van het rekenmodel af te bakenen en de gebruiker te vragen om de geschiktheid voor afwijkend gebruik te laten onderbouwen;	In de RMI zal worden aangegeven hoe het model dient te worden toegepast voor het berekenen van de geluidseffecten op Schiphol. Afwijkende toepassingen zijn daardoor in principe niet toegestaan.		
		☐ te onderzoeken in hoeverre het vliegen van bochten gepaard gaat met wijzigingen in stuwkracht en in breder (internationaal) verband uit te werken hoe hiermee moet worden omgegaan;	Dit zal Nederland via het NLR inbrengen in de internationale werkgroep AIRMOD, die verantwoordelijk is voor de verdere ontwikkeling van Doc29. Omdat dit internationaal moet worden opgepakt is er geen zekerheid dat de werkgroep er mee aan de slag gaat en op welke termijn dat is.		
		☐ de communicatie over wijzigingen in contouren als gevolg van de actualisatie van het rekenmodel te baseren op voorbeelden die de effecten van deze actualisatie en de meerwaarde ervan zichtbaar maken;	Aanbeveling wordt overgenomen.		

☐ in een meetprogramma de verbeteringen in het rekenmodel te evalueren;	In de huidige opdracht aan NLR voor de invoering van een Nederlands Doc29-model is al voorzien in een trendvalidatie, waarbij de verschillen tussen meten en rekenen met het Doc29-model worden beschouwd. Het doel hierbij is het geven van een gedetailleerdere onderbouwing dat het voor Nederland afgestemde Doc29-model de Schiphol effecten op een correcte wijze representeert.	Onder punt 5 van uw brief maakt u melding van een onderzoek van NLR naar verschillen tus-sen rekenen met Doc29 en meten. De Commissie is zich ervan bewust dat de werkelijkheid niet volledig in een model is te vatten en dat metingen en berekeningen daarom niet volledig over elkaar zullen vallen. De term trendevaluatie interpreteert de Commissie als onderzoek zich ook zal richten op de betrouwbaarheid waarmee huidige en toekomstige trends in kaart kunnen worden gebracht. De resultaten van de evaluatie kunnen daarmee inzichten opleveren die waardevol zijn voor de verder ontwikkeling van het rekenmodel. De Commissie gaat ervan uit dat deze bevindingen beschikbaar worden gesteld aan de AIRMOD-groep.
☐ de wijze van hanteren van het CDA-criterium uit de RMI te heroverwegen nu de landingsprofielen zijn gedifferentieerd;	Voor de implementatie van Doc29 zijn naderingsprofielen afgeleid. De toekenning van het juiste profiel aan een nadering op Schiphol zal in de RMI worden opgenomen. De toekenning wordt gebaseerd op de profielen die beschikbaar zijn om de vlucht zo goed mogelijk te representeren.	Onder punt 6 geeft u aan dat de wijze van toekennen van een naderingsprofiel in de RMI wordt opgenomen. Hierdoor zal de wijze van modelleren van het aanvliegen van de luchthaven beter overstemmen met de werkelijkheid. De Commissie wijst erop dat de naderingsprofielen niet alleen input vormen voor de modelberekeningen, maar ook worden gebruikt bij de klasse-in-deling en de sturing van naderingen en het stellen van eisen aan de nachtvluchten. Met haar aanbeveling om het hanteren van het CDA-criterium te heroverwegen, adviseerde de Commis-sie ook om na te gaan in hoeverre de differentiatie in profielen reden is om naderingen ook anders te sturen. Het CDA-criterium doet naar het oordeel van de Commissie te weinig recht aan de gedifferentieerde werkelijkheid.
☐ met enige regelmaat te toetsen of actualisatie van de rekenmethode wenselijk is en het resultaat van die toets expliciet te maken.	Deze aanbeveling wordt opgevolgd. Er zijn echter al veel mechanismes in werking waardoor relatief snel de noodzaak tot actualisatie aan het licht komt. Wijzigingen aan het model worden internationaal in AIRMOD verband opgepakt, terwijl praktische wijzigingen in baangebruik, vliegpaden, vliegtuigtypen e.d. al impliciet in de rekenmethodiek worden meegenomen. Voor nieuwe vliegprocedures geldt dat de RMI aangepast moet worden. Daarnaast zijn er nog de jaarlijkse evaluaties in het stelsel, zoals de contra expertise van de gebruiksprognose waarin eventuele discrepanties tussen rekenmodel en praktijk kunnen worden geïdentificeerd.	

Uit het MER wordt onvoldoende duidelijk hoe het maximale aantal vliegtuigbewegingen is bepaald dat binnen het huidige stelsel kan worden afgehandeld. Met name is niet duidelijk of bij het verkennen van de maximale mogelijkheden is uitgegaan van de invoering van 'hinderbeperkende maatregelen'. Die invoering is immers niet afhankelijk van de implementatie van het nieuwe normenstelsel en moet dus worden meegenomen bij het bepalen van de grenzen van het huidige stelstel (de referentiesituatie). In antwoord op vragen van de Commissie hierover is aangegeven dat de maximale mogelijk-heden binnen het huidige stelsel zijn bepaald door schalen van de voorgenomen ontwikkeling — dus inclusief verwachte wijzigingen in vlootsamenstelling en aanpassing van procedures — tot een aantal vliegbewegingen dat past binnen het stelsel met handhavingspunten. Dat aantal van 459.000 vliegtuigbewegingen is vervolgens afgerond op 450.000, het aantal dat in 2015 is afgehandeld. De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER beter toe te lichten hoe de referentiesituatie tot stand is gekomen.	Advies wordt één-op-één opgevolgd.

Als het criterium is aangepast, kan het effect van deze aanpassing opgevoerd worden als milieuwinst? Voor een correcte bepaling van de verschillen tussen twee situaties / alternatieven moeten de situaties / alternatieven en hun (milieu)effecten op dezelfde manier in beeld worden gebracht en aan de hand van dezelfde criteria worden getoetst. In het concrete geval van het bepalen van het aandeel geluidarme landingen op een bepaalde baan in twee verschillende gebruiksjaren en van de gevolgen ervan voor de geluidhinder, moeten voor beide datasets de hoogteprofielen in beeld worden gebracht en aan de hand van hetzelfde criterium (i.c. het classificatiecriterium uit de RMI) worden beoordeeld en met elkaar vergeleken. Verder is het zo dat wijzigingen van de RMI kunnen worden geinterpreteerd als wijzigingen in de rekenmethode. De “winst” die van een (toekomstige) wijziging het gevolg is, komt niet ten goede aan de vliegruimte van de luchthaven, maar moet worden verwerkt in een wijziging van de gelijkwaardigheidscriteria.

In haar tussenadvies constateert de Commissie voor de m.e.r. onder meer dat het Nederlands voorschrift voor het berekenen van de geluidbelasting als gevolg van het vliegverkeer, leidt tot resultaten die afwijken van de resultaten verkregen met actuelere rekenvoorschriften en studies. Dit is volgens de commissie met name het gevolg van een overschatting van de invloed van de geluiddempende werking van de bodem en het gebruik van verouderde stuwkrachtgegevens in het Nederlands voorschrift.
In haar antwoord op de Kamervragen van het lid Belhaj (ah-tk-20152016-3519) heeft de Staatssecretaris van IenM aangegeven dat zij inzicht wil krijgen in de geluidseffecten indien deze worden berekend conform de nieuwste inzichten.
Gelet hierop verzoek ik u om de geluidberekeningen die voor het MER Schiphol zijn uitgevoerd op basis van het Nederlands rekenmodel ook uit te voeren op basis van het totale nieuwe Europese rekenvoorschrift, beter bekend als D0C29. Dat betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met de twee aspecten die door de Commissie voor de m.e.r. zijn benoemd (geluiddemping bodem en stuwkracht), maar met alle aspecten van het Europese voorschrift.

Tijdens de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (34 098, nr. 2) begin dit jaar, is een door mevrouw Visser van de VVD ingediende motie aangenomen. Deze motie verzoekt om een zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren (34 098, nr. 14).
Als reactie op deze motie heeft de Staatssecretaris van IenM op 14 maart 2016 een adviesaanvraag aan de ORS gestuurd over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen en handhavingstelsel (kenmerk brief: IEN M/BSK-20 16/56382.01). In de aanvraag wordt naast aandacht voor de invulling van de vierdebaanregel ook gevraagd om advies over de invulling van de 50/50-verdeling en aandacht voor het aantal nachtvluchten.
Gelet op de hiervoor genoemde motie en adviesaanvraag, is er behoefte aan analyses, geluidberekeningen, enz. die niet zijn opgenomen in het MER dat door Schiphol is opgesteld. De komende periode zal duidelijk worden om welke specifieke aanvullende informatie het gaat. Ik verzoek u zorg te dragen voor het aanleveren van die aanvullende informatie.

Het MER moet concreet aangeven wat de maximale groei is die na 2020 nog mogelijk is en wat daarvan de milieugevolgen zijn. Naar het oordeel van de Commissie is dat niet gebeurd, omdat:
☐ niet is aangegeven hoe de omvang van de milieuwinst die Schiphol tot en met 2020 realiseert, wordt bepaald. De Commissie neemt aan dat die winst wordt bepaald door de hinder die in het MER voor de voorgenomen activiteit is berekend, te vergelijken met een bepaald referentiepunt. Het is onduidelijk met welk referentiepunt wordt vergeleken, om welke milieueffect het gaat en of de 50/50-regel op die gerealiseerde winst van toepassing is. Daarmee ontbreekt informatie voor het berekenen van de ontwikkeling die na 2020 nog mogelijk is;
☐ niet is onderzocht hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zijn op grond van die winst en of die winst binnen de regels van het nieuwe stelsel volledig kan worden benut. De totale hinder bereikt pas na verzilveren van de milieuwinst een maximum. Daarna zal de totale hinder afnemen;
☐ niet is onderbouwd dat de bandbreedteanalyse een 'worst case-situatie' laat zien voor het toekomstige gebruik van de luchthaven. Daartoe moet worden onderbouwd dat de effecten van de vliegtuigbewegingen die mogen worden afgehandeld na verzilveren van de milieuwinst, blijven binnen de uiterste (ruimtelijke) grenzen die op de kaarten zijn aangegeven.
Omdat (de bepaling over) de volumegroei na 2020 en de milieugevolgen ervan niet zijn uitgewerkt, kan het te nemen besluit, en het MER, alleen betrekking hebben op de ontwikkeling tot en met 2020. Voor een dergelijke stelselwijziging is dat een bijzonder korte tijdspanne.
De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de effecten te beschrijven van de volumegroei die op grond van het nieuwe stelsel nog mogelijk is. Doe dat door:
☐ te specificeren hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei;
☐ de milieuwinst om te zetten in een aantal vliegtuigbewegingen en na te gaan welk deel ervan binnen de overige grenzen van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.
☐ te onderbouwen dat de effecten blijven binnen de (ruimtelijke) grenzen die de band-breedteanalyse uit het MER laat zien of, als de analyse daartoe aanleiding geeft, de bandbreedte aan te passen.

Advies wordt één-op één opgevolgd. In het concept-LVB is de 50-50-regel opgenomen. Uw commissie verzoekt om te specificeren hoe cle milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei. Het ministerie van IenM werkt momenteel een voorstel uit voor de wijze waarop deze regel concreet na 2020 zal worden toegepast. Hier gaat het om de wijze waarop milieuwinst vastgesteld wordt en de wijze waarop deze vastgestelde milieuwinst vertaald wordt in volumegroei. Bij aanbieding van het LVB zal duidelijk worden gemaakt hoe de rekenwijze is voor de 50-50-regel.

Uit de kaarten die deze wijzigingen illustreren is op te maken dat buiten de contouren van 48 dB Lden en 40 dB Lnight positieve zowel als negatieve effecten zullen optreden. Of het nieuwe stelsel gemiddeld genomen leidt tot meer of minder hinder op grotere afstand van Schiphol is daaruit evenwel niet op te maken. De Commissie vindt het belangrijk om dit kwalitatief te beschrijven, zoals ze ook heeft aanbevolen in haar RD-advies.
De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER kwalitatief te beschrijven waar het nieuwe stelsel op grotere afstanden van Schiphol, namelijk buiten de 48 dB Lden- en 40 dB Lnight-contour, leidt tot meer of minder ernstig gehinderden of slaapverstoorden dan het huidige stelsel.

Bovendien is aandacht besteed aan de gevolgen van bouwplannen in het invloedsgebied van de luchthaven voor de omvang van de hinder. Ook de andere effecten zoals die voor de natuur en de veiligheid zijn goed gedocumenteerd. Daarmee is invulling gegeven aan een aantal van de belangrijke vragen uit het eerdere advies van de Commissie over de inhoud van het op te stellen MER (hierna 'RD-advies').

Op tal van punten zijn en worden de rekenvoorschriften voor het bepalen van de milieugevolgen van het gebruik van luchthaven Schiphol aangepast. De Commissie vindt het belangrijk dat niet alleen de gewijzigde voorschriften volledig en eenduidig worden gedocumenteerd, maar ook dat de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen inzichtelijk wordt gepresenteerd. Het gaat bij dat laatste om een samenvattend overzicht van de gegevens, onderzoeken en discussiedocumenten waarmee gemaakte keuzes in de modellering van de milieueffecten zijn onderbouwd.
De te documenteren wijzigingen betreffen:
☐ de beoordeling op grond van het PAS van de belasting van natuurgebieden met stikstofoxiden die door de luchthaven worden uitgestoten. De modelbeschrijving moet duidelijk maken hoe de invoersets voor het berekenen van de stikstofdepositie en luchtkwaliteit zich tot elkaar verhouden.

Advies wordt één-op-één opgevolgd.

Op tal van punten zijn en worden de rekenvoorschriften voor het bepalen van de milieugevolgen van het gebruik van luchthaven Schiphol aangepast. De Commissie vindt het belangrijk dat niet alleen de gewijzigde voorschriften volledig en eenduidig worden gedocumenteerd, maar ook dat de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen inzichtelijk wordt gepresenteerd. Het gaat bij dat laatste om een samenvattend overzicht van de gegevens, onderzoeken en discussiedocumenten waarmee gemaakte keuzes in de modellering van de milieueffecten zijn onderbouwd.
De te documenteren wijzigingen betreffen:
☐ de onzekerheden in de bepaling van de gevolgen van ultrafijnstof (ufp). De emissies van ufp vormen een nieuw aandachtspunt in het onderzoek naar de (gezondheids)effecten van vliegverkeer waarover in de komende jaren meer informatie beschikbaar zal komen. Naar het oordeel van de Commissie moeten de onzekerheden in de concentratieberekening van ufp en in de gevolgen van die onzekerheden voor de gezondheidseffecten beter worden beschreven.

Bovendien is aandacht besteed aan de gevolgen van bouwplannen in het invloedsgebied van de luchthaven voor de omvang van de hinder. Ook de andere effecten zoals die voor de natuur en de veiligheid zijn goed gedocumenteerd. Daarmee is invulling gegeven aan een aantal van de belangrijke vragen uit het eerdere advies van de Commissie over de inhoud van het op te stellen MER (hierna 'RD-advies').

Bovendien is aandacht besteed aan de gevolgen van bouwplannen in het invloedsgebied van de luchthaven voor de omvang van de hinder. Ook de andere effecten zoals die voor de natuur en de veiligheid zijn goed gedocumenteerd. Daarmee is invulling gegeven aan een aantal van de belangrijke vragen uit het eerdere advies van de Commissie over de inhoud van het op te stellen MER (hierna 'RD-advies').

Op tal van punten zijn en worden de rekenvoorschriften voor het bepalen van de milieugevolgen van het gebruik van luchthaven Schiphol aangepast. De Commissie vindt het belangrijk dat niet alleen de gewijzigde voorschriften volledig en eenduidig worden gedocumenteerd, maar ook dat de wijze waarop die wijzigingen tot stand zijn gekomen inzichtelijk wordt gepresenteerd. Het gaat bij dat laatste om een samenvattend overzicht van de gegevens, onderzoeken en discussiedocumenten waarmee gemaakte keuzes in de modellering van de milieueffecten zijn onderbouwd.
De te documenteren wijzigingen betreffen:
☐ de beoordeling op grond van het PAS van de belasting van natuurgebieden met stikstofoxiden die door de luchthaven worden uitgestoten. De modelbeschrijving moet duidelijk maken hoe de invoersets voor het berekenen van de stikstofdepositie en luchtkwaliteit zich tot elkaar verhouden.
☐ de onzekerheden in de bepaling van de gevolgen van ultrafijnstof (ufp). De emissies van ufp vormen een nieuw aandachtspunt in het onderzoek naar de (gezondheids)effecten van vliegverkeer waarover in de komende jaren meer informatie beschikbaar zal komen. Naar het oordeel van de Commissie moeten de onzekerheden in de concentratieberekening van ufp en in de gevolgen van die onzekerheden voor de gezondheidseffecten beter worden beschreven.

Hoofdstuk 8 van het MER bevat summiere informatie over monitoring en handhaving van het nieuwe stelsel. In dat hoofdstuk wordt terecht gesteld dat het aan het bevoegd gezag is om het monitoring- en handhavingsprogramma uit te werken en op te nemen in het besluit. Om-dat het vertrouwen in het nieuwe stelsel mede wordt bepaald door (het inzicht in) de wijze waarop het toezicht is ingericht, vindt de Commissie het desondanks belangrijk om in dit advies stil te staan bij de informatieverstrekking over dat toezicht. Het gaat de Commissie niet om een opsomming van de gegevens die op grond van de RMI over alle vliegtuigbewegingen moeten worden vastgelegd, maar vooral om het bieden van inzicht in:
☐ de wijze waarop in de gebruiksevaluatie moet worden verantwoord dat er bij overschrij-ding van een criterium voor gelijkwaardige bescherming sprake was van een jaar met af-wijkende meteorologie;
☐ de wijze waarop over het baangebruik, over de ontwikkeling van de hinder en over de ef-fectiviteit van hinderbeperkende maatregelen wordt gerapporteerd;
☐ hoe belanghebbenden die niet goed zijn ingewijd, daaruit kunnen opmaken of volgens de regels is gevlogen, welke hinder dat heeft veroorzaakt en vervolgens of en hoe op grond daarvan het toekomstige gebruik wordt bijgestuurd45 of gesanctioneerd;
☐ welke rol de geluidmeetnetten rond de luchthaven en de klachtenregistraties hebben het nieuwe stelsel hebben bij de beoordeling van de hinder en de selectie en uitwerking van maatregelen.

okt-17 Aanvullende analyses (13 okt 2017)	okt-17 Aanvullende analyses (17 okt 2017)	jan-18 Doorkijk in het MER voor NNHS (Schiphol)	feb-18 Reactie IenW op brief doorkijk in het MER voor NNHS	okt-18 Deskundigenreactie 2017-2018	mrt-19 Afronding MER NNHS Schiphol
	Voordat de initiatiefnemer de effectberekeningen presenteert, wil ik daarom ook dat het Ministerie als bevoegd gezag voor het MER heeft kunnen beoordelen of: a. De informatie zoals gevraagd in de brief d.d. 13 oktober 2017 compleet is; b. De uitgangspunten van de sector waarmee gerekend is – met name de gehanteerde dienstregeling, vlootsamenstelling en de operationele condities – redelijkerwijs door de sectorpartijen realiseerbaar mogen worden geacht; c. De uitgangspunten van de sector waarmee gerekend is, aansluiting vinden bij de door kabinet en Kamer gehanteerde uitgangspunten.				Gelijktijdig met het publiceren van het concept-MER, is het rapport van de Technical Challenge gepubliceerd. In het MER dient per aanbeveling uit de Technical Challenge te worden aangegeven: • Op welke wijze de aanbeveling in het MER is verwerkt of waarom een aanbeveling eventueel niet wordt uitgevoerd; • Wat de planning is van de uitvoering van aanbevelingen die wel worden uitgevoerd, maar waarvan dat nog niet in het definitieve MER is gebeurd. Waar mogelijk wordt aangegeven wat het effect is van het al dan niet verwerken van de aanbevelingen.

De aangehouden motie van de heer Smaling (Kamerstuk 31 936, nr 384) betreft het meenemen van de gevolgen van een recente aanpassing van de weerlimieten op Schiphol in het MER. In reactie hierop (Kamerstuk 29 665, nr. 238) heeft de Staatssecretaris van IenM aan de kamer medegedeeld dat het verwerken van de wijziging van de weerlimieten in het MER betekent dat de verkeersscenario's uit het MER opnieuw moeten worden vastgesteld en dat alle onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Gelet daarop heeft ze dat niet in gang gezet, alsmede omdat de inzichten uit het MER niet fundamenteel zullen wijzigen en in de bandbreedteanalyse van het MER al is voorzien in de beschrijving van een maximale situatie waar (in ruimere mate) reeds rekening wordt gehouden met wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Ze heeft daarbij aangegeven dat het de verwachting is dat de gevolgen van de wijziging van de weerlimieten binnen de beschreven bandbreedtes vallen.
Gelet op de hiervoor genoemde brief van de Staatssecretaris, dient het betreffende punt in het MER te worden meegenomen bij de behandeling van recente wijzigingen in de verkeersafhandeling.

Conform hetgeen is opgenomen in het verslag van de voorzitter van de CR5, dient er een vergelijking te worden gemaakt tussen het scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen in het MER en de realisatiecijfers van 2017. Hierover dient een apart hoofdstuk of aparte paragraaf in het MER te worden opgenomen.

Vanwege het vervangen van het Nederlands rekenmodel (NRM) door een Doc29-model voor het berekenen van de geluidbelasting rond Schiphol, moeten de gelijkwaardigheidscriteria worden geactualiseerd. Het ministerie van IenM is hiervoor verantwoordelijk.
Zoals bekend wordt in ORS-kader gesproken over welk woningbestand moet worden gebruikt voor die actualisatie. In verband daarmee zijn twee sets van geactualiseerde criteria berekend: één op basis van het tot op heden gebruikte woningbestand 2005 (wbs2005) en één op basis van een geactualiseerd woningbestand 2015 (wbs2015). Gelet hierop is het noodzakelijk dat in de in het MER onderzochte situaties en de onder punt 4 en 5 van deze brief genoemde analyses wordt getoets aan beide sets van criteria.

Het gaat bij de herberekening o.b.v. de woningsituatie 2018 om een in principe eenduidige rekenexcercitie waarvan de verschillen in resultaat uitsluitend terug te voeren zouden moeten zijn op de verschillen tussen de woonsituaties 2005 en 2018. Wij zijn van mening dat deze bewerking goed communiceerbaar is. Om inzicht te krijgen in de plausibiliteit van de nieuwe waarden voor de criteria is het noodzakelijk te weten in welke opzichten de woonsituatie in 2018 gewijzigd is ten opzichte van 2005. Wij achten het niet op onze weg om dat te onderzoeken.
Wel bevelen wij aan om aan de documentatie van de gelijkwaardigheidscriteria een uitleg van de belangrijkste verschillen tussen de woonsituaties als onderbouwing van de nieuwe getalswaarden toe te voegen. Daarbij willen wij graag de volgende aandachtspunten aanreiken: geef met name ook aandacht aan de relatief grote afnames van enkele getalswaarden. Zijn deze bijvoorbeeld het gevolg van permanente verwijdering van woningen of van sloop met het oog op herbouw? Geef een toelichting op het bestand 2018, zoals herkomst, controles en correcties die eventueel zijn uitgevoerd.

De milieueffecten worden getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria, waardoor inzicht wordt verkregen in het totaal-effect van hinderbeperkende maatregelen. Voor zover dat mogelijk is, worden de totaal-effecten gespecificeerd naar afzonderlijke maatregelen, zoals het beschikbaar komen van een stillere vloot, het vliegen van CDA's en het invoeren van NADP2.

In het MER dat medio 2016 is opgeleverd, wordt voor de toekomstige situatie uitgegaan van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020, waarvan 32.000 bewegingen in de nacht.
Gelet op de discussie over 29.000 of 32.000 bewegingen in de nacht, is afgesproken dat ook de geluideffecten in kaart worden gebracht van 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht.
Voor de 3.000 bewegingen die dan van de nacht naar de avond/dag moeten worden verplaatst, worden de volgende drie scenario's doorgerekend:
1. evenredig meer bewegingen in de dag- en avondperiode;
2. zoals het vorige punt, maar dan met behoud van passagierscapaciteit in de nachtperiode door inzet van grotere vliegtuigen;
3. extra inzet van de tweede baan (tussen 7:00 — 7:30 uur) voor het verplaatsen van landingen uit de vroege ochtend.
In de concept-regelgeving waarmee het NNHS wordt vastgelegd, is opgenomen dat er maximaal 32.000 nachtbewegingen mogen plaatsvinden, maar dat dit aantal met een ministeriële regeling tijdelijk kan worden verlaagd.
Gelet daarop is het noodzakelijk dat de scenario's en de resultaten ervan in het MER worden opgenomen.

In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt of er bij een scenario van 500.000 vliegtuigbewegingen kan worden voldaan aan de normen ten aanzien van de vierde baanregel, namelijk maximaal 40 bewegingen gemiddeld per dag en 9/pm maximaal 80 bewegingen per dag. In samenhang daarmee verzoek ik u om in een analyse de maatregelen inzichtelijk te maken om ook daadwerkelijk binnen hierboven vermelde normen te blijven. Daarbij dient er rekening te worden gehouden met de aangescherpte uitzonderingsgronden zoals opgenomen in bijlage 4 van het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (DRS). Graag ontvang ik een uitgewerkt plan van de maatregelen die u heeft overwogen en voorstelt, wat daarvan de voor- en nadelen zijn, wat de te verwachten effecten zijn, welke partij(en) verantwoordelijk is/zijn en welke implementatietermijn wordt verwacht. Dit plan dient gelijktijdig met de resultaten van het MER beschikbaar te zijn. Dit alles laat onverlet dat ik verwacht dat u samen met de sector en LVNL verder doorwerkt aan de implementatie van maatregelen die al voorkomen dat de normen van de vierde baanregel worden overschreden. Dit in navolging op de gesprekken die hierover tussen de ILT en LVNL worden gevoerd.

In het MER met 500.000 vliegtuigbewegingen dienen scenario's van 32.000 en 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht te worden opgenomen.

Uit het MER 2016 bleek dat bij 500.000 vliegtuigbewegingen nog ruimte is binnen de gelijkwaardigheidscriteria. De recente berekeningen met het Nederlands Doc29-model hebben tot eenzelfde conclusie geleid.
Om inzichtelijk te krijgen wat die ruimte betekent voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, is afgesproken dat een analyse wordt gemaakt wat het maximum verkeersvolume is dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria.
Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:
• als startpunt wordt genomen de toekomstige situatie van het MER, dus 500.000 vliegtuigbewegingen;
• de effecten van drie verkeersvolumes worden in kaart gebracht, te weten 540K, 580K en 620K. Voor het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht binnen de verkeersvolumes boven de 500.000 wordt uitgegaan van het maximum van 32.000;
• het toevoegen van vluchten gebeurt op basis van verwachte groei per regio/marktsegement;
• er worden in de drie verkeersvolumes (540K, 580K en 620K) dezelfde vliegtuigtypes gehanteerd als in de toekomstige situatie (500K);
• er wordt vastgehouden aan de 2+1 slotuitgifte en aan de huidige piekuurcapaciteit van 106/110;
• het baangebruik, waaronder het gebruik van de vierde baan, wordt gesimuleerd;
• er wordt rekening gehouden met de operationele maakbaarheid;
• de scores op gelijkwaardigheid worden bepaald.
Zie hiervoor ook punt 7 van deze brief over het actualiseren van de criteria en het te gebruiken woningbestand.

De herberekening met Doc29 voor de situatie tot en met 2020 (500.000 vliegtuigbewegingen) is reeds in de ORS gepresenteerd, inclusief het effect van hinderbeperkende maatregelen. Dat deel is daarmee in principe afgerond. Het tweede deel betreft de ontwikkeling na 2020. Voor die periode na 2020 zijn (nog) geen nieuwe hinderbeperkende maatregelen voorzien. Wel zal inzichtelijk worden gemaakt welk effect vlootvernieuwing heeft, wat de aard is van die vlootvernieuwing en op welke termijn die mag worden verwacht. Van de luchtvaartmaatschappijen wordt verwacht dat zij ook op dit punt de realiteitswaarde van de aannames kunnen onderbouwen onder meer door inzicht te geven in de uitstaande bestellingen en planning van vlootvernieuwing.

In het LVB wordt onder meer opgenomen dat Schiphol na 2020 mag groeien volgens het zogenoemde 50-50 beginsel: 50% van de beschikbare milieuruimte boven 500.000 bewegingen mag door de luchtvaartsector worden gebruikt voor volumegroei en SO% komt ten goede aan de omgeving in de vorm van hinderbeperking.
Dit betekent dat in het MER moet worden beschreven hoe de milieuwinst wordt bepaald die de sector na 2020 mag gebruiken voor verdere volumegroei, tot welk aantal vliegtuigbewegingen die volumegroei leidt en welk deel van dat aantal vliegtuigbewegingen binnen de regels van het nieuwe stelsel inpasbaar zijn.
In ORS-verband is het volgende kader meegegeven voor het bepalen van de wijze waarop de 50-50 regel kan worden uitgevoerd:
- het volumeplafond wordt gebaseerd op de gerealiseerde (dus niet geprognosticeerde) ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria;
- 50% van de bereikte milieuwinst komt ten goede aan de omgeving; de andere 50% komt ten goede aan de sector (voor volumegroei en/of operationele ruimte). Zoals bekend wordt in ORS-kader nog gesproken over de verdeling van de milieuwinst die voor 2020 is gerealiseerd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de van toepassing zijnde passage in het regeerakkoord 2017-2021 van 10 oktober 2017;
- het volumeplafond wordt eens in de 3-5 jaar herzien, tenzij er aanleiding is om dit eerder te doen;
- de verkeersafhandeling moet voldoen aan de regels uit het LVB (zie ook punt 3 van deze brief);
- het volumeplafond wordt bepaald op basis van:
* reele inzet van banen;
* de rekenwijze voor het toetsen aan criteria voor gelijkwaardigheid;
* de gerealiseerde milieuwinst, dus niet de geprognosticeerde.
Mocht blijken dat de invulling van het 50-50 beginsel niet mogelijk is binnen het hiervoor genoemde kader, dan dient in ORS-verband te worden bezien wat dat betekent voor de analyse.
Over de wijze waarop de milieuruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria wordt bepaald, zijn in ORS-verband de volgende twee varianten benoemd:
- variant 1: het verdelen van de ruimte op zowel het wettelijk criterium voor het binnengebied als het criterium voor het buitengebied. Uitgangspunten daarbij zijn:

Bij de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart is door Kamerlid Visser van de VVD een motie ingediend over de vierdebaanregel. De motie verzoekt om een zodanige invulling van de vierdebaanregel, dat deze niet knellend is voor verdere groei.
Om uitvoering te geven aan deze motie, is afgesproken dat de volgende informatie zal worden opgeleverd:
1. het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar waarbij wordt voldaan aan:
o de maximale dagnorm van 80 bewegingen op de vierde baan;
o de gemiddelde dagnorm van 40 bewegingen op de vierde baan;
2. de verruiming van de normen op de vierde baan die nodig is om de groei van Schiphol na 2020 te accommoderen binnen de in het MER, met het Doc29-model vastgestelde milieuruimte;
3. het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat per jaar mogelijk is en de gevolgen daarvan voor het baangebruik, zelfs als wordt afgezien van de regel waarbij gebruik van een vierde baan wordt beperkt voor het afhandelen van het verkeer.
Deze analyses hebben betrekking op één van de regels van het nieuwe stelsel. De regels worden integraal opgenomen in het LVB Schiphol. Daarom is het noodzakelijk dat de aanpak en het resultaat van deze analyses in het MER worden opgenomen. Zie ook wat is opgenomen bij de hiernavolgende punten 4 en 5.

Het onderzoek is erop gericht de beschikbare milieuruimte te bepalen en deze te vertalen naar een inpasbaar verkeersvolume. Daarbij worden varianten onderzocht die de ruimte verdelen op basis van het aantal ernstig gehinderden enerzijds of op basis van zowel het aantal ernstig gehinderden als het aantal geluidbelaste woningen anderzijds, in combinatie met de interpretatie van de sector en die van de stat. Dit levert daarmee 2x2 = 4 varianten.
Voorgestelde aanpak:
* Ga bij de varianten met en zonder VRR (zie Motie Visser) uit van de huidige vloot
* Houd er bij de groei rekening mee dat de secundaire banen meer dan evenredig worden ingezet
* Het resultaat van de regel moet ook realiseerbaar zijn
* Vul eerst volledig de huidige uurcapaciteit en extrapoleer daarna, indien noodzakelijk, tot aan het passende verkeersvolume
Voordeel van deze aanpak:
* Door uit te gaan van de huidige vloot is de aanpak conservatief
* Hierdoor is een buffer ingebouwd en is ontwikkeling ook mogelijk als de toekomstige ontwikkeling minder gunstig is dan nu verwacht

De afgelopen tijd is er verder gewerkt aan de technische uitwerking van de 50-50 regel. Met de regel wordt bepaald welk verkeersvolume mogelijk is na verdeling van de milieuwinst. De eerste tussenstap is daarbij het bepalen van het verkeersvolume dat past binnen de gelijkwaardigheidscriteria, in een tweede stap wordt de groeiruimte vervolgens gehalveerd. Hierbij is gebleken dat het lastig is om een verkeersvolume te bepalen waarbij de ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria op een realistische wijze volledig wordt gevuld. Het Rijk zal daarom met een voorstel komen hoe hiermee om te gaan, en dit inbrengen ter bespreking in het delegatieoverleg en daarna het College van Advies. Afhankelijk van de besluitvorming hierover verzoek ik u om de 50-50 berekeningen conform die besluitvorming af te ronden.

Het onderzoek start met het vaststellen welk verkeersvolume past binnen de regels van het stelsel. Voor het passende verkeersvolume wordt vervolgens het gebruik van de vierde baan bepaald.
Door de ORS is als randvoorwaarde meegegeven dat daarbij uitgegaan moet worden van de huidige uurcapaciteit. Voor de korte termijn is de huidige uurcapaciteit een realistische aanname (zie ook hieronder 'Ontwikkeling uurcapaciteit tot 2030') en deze aanname past bij de noodzakelijke ruimte voor het gebruik van de vierde baan.
Recent is de internetconsultatie gestart voor de verkeersverdelingsregel (VVR). In deze regel is vastgelegd welk Leisure-verkeer zal worden uitgeplaatst naar Lelystad. Tot en met 2023 heeft dit, vanwege de capaciteit op Lelystad, betrekking op 10.000 bewegingen. Daarna loopt dit verder op naar 40.000 bewegingen.
De VRR zal in werking treden als marktwerking, het verleiden van maatschappijen om verkeer naar Lelystad te plaatsen, onvoldoende effect heeft. Het is daardoor nog onzeker welk effect het selectiviteitsbeleid in de praktijk zal hebben. Er zal daarom een bandbreedte worden onderzocht met een variant met en zonder VRR.
Voorgesteld aanpak:
- Variant met VRR:
* Ga uit van de meest recente prognose en plaats conform de VRR 10.000 bewegingen (tot 2023) uit
* Laat alleen de niet-Leisure-bestemmingen groeien
- Variant zonder VVR:
* Ga uit van de meest recente prognose en houd bij de groei van het verkeer rekening met maatregelen die het uitplaatsen van leisureverkeer stimuleren
- Voor beide varianten:
* De beschikbare capaciteit (huidige uurcapaciteit) in de zomer en winter wordt gevuld. Dit levert twee resultaten: 1) een jaarvolume waarbij de zomer is gevuld maar de winter nog ruimte heeft en 2) een jaarvolume waarbij ook de winter is gevuld.
* naar verwachting wordt bij 540k de beschikbare capaciteit in het zomerseizoen volledig benut. Een hoger jaarvolume wordt dan onderzocht door een combinatie van de '540k'-zomer en verdere vulling van de winter
* Met simulaties wordt voor beide situaties het baangebruik bepaald,

U geeft aan dat u de meest recente prognose (Schiphol Gebruiksprognose 2018) als startpunt wilt gebruiken. Dat is een goed uitgangspunt, het geeft immers de meest realistische basis voor de doorkijk voor dit moment.
Ik ondersteun de aanpak om een variant door te rekenen met het maximale effect van een verkeersverdelingsregel, dat wil zeggen het uitplaatsen van 10.000 leasure vluchten naar Lelystad tot 2023 en het vervolgens alleen laten groeien van de niet-leasure-bestemmingen op Schiphol. Hierbij ga ik ervan uit dat het verkeer en de bestemmingen die onder de verkeersverdelingsregel vallen die in november 2017 is geconsulteerd, gebruikt worden voor deze variant. Ook ondersteun ik het doorrekenen van een variant waarin het uitplaatsen van leasure vluchten wordt gestimuleerd, de zogeheten marktbenaderingsvariant. Van welke uitpiaatsing en groei op Schiphol in deze variant wordt uitgegaan, wordt verder in de kerngroep MER besproken.
In uw brief geeft u aan hoe u het maximaal verkeersvolume wilt gaan bepalen: eerst een scenario waarbij de capaciteit in het zomerseizoen volledig wordt benut, gevolgd door een scenario waarin ook de winter verder wordt gevuld. U verwacht dat het eerste scenario tot een verkeersvolume van circa 540.000 vliegtuig bewegingen zal leiden. Het tweede scenario zal tot meer vliegtuigbewegingen leiden.
Voor het eerste scenario zijn in het kader van de verkeersverdelingsregel door het Rijk analyses gemaakt om te bekijken of een groei naar 540.000 vliegtuig bewegingen de ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Dit lijkt alleen mogelijk te zijn onder condities van toepassing van selectiviteit en aanpassingen in de dienstregeling. Graag wil ik daarom zeker stellen dat de voor de berekeningen gehanteerde invoerset operationeel uitvoerbaar is en welke aannames daarvoor op welke gronden worden gehanteerd. Daarom verzoek ik u om namens de gehele sector een toelichting te geven op de wijze waarop het verkeer groeit naar 540.000 vliegtuigbewegingen gegeven de verkeersverdelingsregel/marktbenadering.
Bij uw aanpak voor het tweede scenario is het belangrijk om vast te stellen of dit een scenario is dat realistisch haalbaar is en de selectieve ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Het is de vraag of een scenario, waarin alleen in de winter vluchten worden toegevoegd, realistisch is en de hubfunctie van Schiphol ondersteunt. Bovendien is het belangrijk dat van realistische aannames wordt uitgegaan m.b.t. de veiligheid en het

De rekenmethodiek en de keuzes die daarbij zijn gemaakt en aan ons zijn gepresenteerd, zijn navolgbaar en logisch en de stappen lijken, gegeven de keuzen, juist uitgevoerd. Dit geheel van methodiek en keuzes leidt tot verbetering van de modellering van de geluidbelasting rond Schiphol.
Gezien de complexiteit van de berekeningen is het voor ons niet mogelijk om de rekenresultaten als zodanig te controleren maar wij hebben vertrouwen in de door To70 en NLR uitgevoerde wederzijdse controles bij de opstelling van de methode door NLR en de uitgevoerde berekeningen daarmee door To70.
Leidend voor de bepaling van de GWC is het scenario MER2004* zoals dat in de recente actualisatie van 2013 is ontwikkeld uit het oorspronkelijke MER2004 scenario. Wij hebben de wijze waarop dit scenario in het nieuwe rekenmodel is geïmplementeerd uitvoerig besproken met de partijen die de berekeningen hebben uitgevoerd. Wij hebben daarbij geconstateerd dat de uitvoering hiervan voor zover wij kunnen nagaan correct is gedaan. Wel is een aandachtspunt de populatie van grondpaden die in de hybride routedatabase zijn opgenomen. In de vorige actualisaties werden alle aan de 3000 ft procedure gerelateerde grondpaden meegenomen. In de nieuwe modellering zijn de grondpaden geclassificeerd naar 3000 ft, 4000 ft en CDA naderingen en worden alleen de grondpaden die binnen de 3000 ft klasse gevlogen zijn, aangeroepen bij de bepaling van de geluidwaarden voor de GWC. Hoewel wij verwachten dat dit een gering effect heeft, bevelen wij aan de effecten van deze gewijzigde selectie op de waarden van de GWC in kaart te brengen.
Een aandachtspunt bij toekomstige ontwikkelingen in het rekenmodel is dat beschouwd dient te worden, in hoeverre deze gepaard zouden moeten gaan met aanpassing van de criteria. Een voorbeeld hiervan is de implementatie van specifieke gegevens voor de B738 na het beschikbaar komen in de ANP database.
Op basis van de informatie die is aangereikt en mondelinge toelichtingen daarop, vinden we het effect dat het verschil tussen de contouren met NRM en Doc29 heeft op de getalswaarden voor de GWC plausibel. Mede op grond van de controletellingen door NLR hebben wij vertrouwen in de nieuwe getalswaarden voor de GWC. Het geheel van veranderingen is veel omvattend en complex. Wij hebben veel waardering voor de toewijding van alle betrokkenen om te komen tot een correct resultaat. Wij erkennen de vele technische uitdagingen die liggen in de uitvoering van de omzetting en

Daarnaast bent u in gezamenlijkheid met de sector en LVNL, op basis van uitgevoerde analyses naar de risico's volgend uit baancombinatiewisselingen, bezig met het opstellen van een overzicht met maatregelen om deze risico's te reduceren. Op basis daarvan neemt u in het kader van het ISMS een besluit over eventuele maatregelen. Graag ontvang ik zo spoedig mogelijk doch uiterlijk begin april de uitgevoerde analyses en het overzicht van de maatregelen. Dit aangezien er een relatie is tussen baancombinatiewisselingen, de vierde baanregel en naar ik veronderstel ook de maatregelen die worden genomen om enerzijds aan de vierde baanregel te voldoen en om anderzijds de risico's die samenhangen met baancombinatiewisselingen te reduceren. Daarom wil ik u vragen de samenhang daartussen expliciet te maken.

Voor de duidelijkheid en overzichtelijkheid en om te vermijden dat er twee MER-ren naast elkaar moeten worden gebruikt, stel ik voor dat u een compleet nieuw MER uitbrengt, waarin de Doc29-berekeningen, conclusies, enz. zijn opgenomen.
Dat betekent dat ook de rapporten die niet worden gewijzigd als gevolg van het Datum gebruiken van het Doc29-model, opnieuw worden gepubliceerd.

mei-19
Afronding MER NNHS Schiphol, aandachtspunten vanuit bevoegd gezag voor de MER-procedure

Het MER dient inzicht te bieden in de robuustheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat de luchthaven kan opereren binnen de bandbreedte die het stelsel biedt. In het MER dient te worden aangegeven welke factoren verantwoordelijk kunnen zijn voor afwijken van de gebruiksregels. Het presenteert schattingen van de grootte van die afwijkingen, van de kansen dat ze optreden en van de omvang van de effecten. Ook geeft het MER aan hoe deze afwijkingen zich verhouden tot de afwijkingen die in het huidige stelsel zijn toegestaan.

Het MER dient inzicht te bieden in de toekomstbestendigheid van het stelsel. Daarmee wordt bedoeld dat het stelsel in functie blijft bij belangrijke wijzigingen in het gebruik van de luchthaven, zoals belangrijke verschuivingen in de oorsprong en bestemming van het vliegverkeer, belangrijke verschuivingen in de meteorologische omstandigheden, het in gebruik nemen van een vierde vast naderingspunt en het bereiken van het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen

Geef een toelichting op hoe de referentiesituatie tot stand is gekomen: het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat binnen het huidige stelsel kan worden afgehandeld. Ga bij verkenning van maximale mogelijkheden uit van de invoering van ‘hinderbeperkende maatregelen’.

Vergelijking op basis van meerdere verkeersscenario’s is essentieel om te kunnen beoordelen of het nieuwe stelsel consequent beter scoort dan het huidige. Ten aanzien van de routemodellering: maak duidelijk wat de basis is van de nominale routes.

Leg de belangrijkste verschillen uit tussen de woonsituaties als onderbouwing van de nieuwe getalswaarden voor de criteria van gelijkwaardigheid. Geef een toelichting op het bestand 2018, zoals herkomst, controles en correcties die eventueel zijn uitgevoerd . Als dit bestand aangepast is, dient ten behoeve van de beoordeling van gehanteerde uitgangspunten het gewijzigde bestand ter beschikking worden gesteld waarbij de wijzigingen duidelijk worden gedocumenteerd.
Maak op basis van recente opgaven een realistische inschatting van het te verwachten bouwvolume.

Neem in een bijlage bij het MER op:
o de lijst van de geïmplementeerde maatregelen, zoals nieuwe vliegprocedures (CDA en NADP2) die in de berekeningen in aanmerking zijn genomen;
o een indicatie van de bijdrage van iedere maatregel aan de hinderbeperking.

Breng in het verlengde van het WHO-advies van oktober 2018 aanvullend ook het aantal ernstig gehinderden personen binnen de 45 dB(A) Lden contour in kaart.

Zoals ook gesteld in de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol (NLR-CR-2017-313) vormt vliegveiligheid (de kans op een ongeval) een belangrijk onderdeel in de vaststelling van externe veiligheid. Maak inzichtelijk wat de samenhang is tussen de veiligheidsanalyses en de externe werking daarvan op het gebied van externe veiligheid.

Geef een actueel overzicht van de te gebruiken c.q. voorgeschreven parameters, expliciteer en onderbouw daarbij afwijkingen en/of doorgevoerde actualisaties ten opzichte van het berekeningsvoorschrift, zoals vastgelegd in Voorschrift en procedure voor de berekening van Externe Veiligheid rond luchthavens uit 2004.

De autonome ontwikkeling in de bronbijdrage Schiphol tussen 2015 en toekomst dient onderscheid te maken tussen wat specifiek kan worden toegerekend aan de ontwikkeling van Schiphol en wat daar los van staat (zoals het schoner worden van het wagenpark).

Breng voor de duidelijkheid en overzichtelijkheid (en om te vermijden dat er twee MER-ren naast elkaar worden gebruikt) een compleet nieuwe MER uit, waarin de Doc29-berekeningen, conclusies, enz. zijn opgenomen. Dat betekent dat ook de rapporten die niet worden gewijzigd als gevolg van het gebruiken van het Doc29-model, opnieuw worden gepubliceerd.

Het hoofdrapport en de deelonderzoeken (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, etc.) dienen in samenhang congruent en leesbaar zijn.

Van: 10.2e - BSK
Aan: 10.2e - DGMI
Onderwerp: FW: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15
Datum: dinsdag 18 juni 2019 08:51:33

Ha 10.2e ,
Zie vraag 10.2e . Weet jij hoe de afspraak tot stand is gekome det RIVM actief naar buiten gaat met resultaten?
Gr toon

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e) - DCO 10.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:39 AM
Aan: 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Ja. Mag ik verkeerde im de veronderstelling dat dit een tussending was dat niet naar buiten zou gaan. Ik leid hieruit af dat RIVM actief de boer op gaat. Met wie is dat afgesproken vraag ik me af. Check jij dit bij DGMi? Dan vraag ik het na bij DGLM.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:18 AM
Aan: 10.2e - DCO 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

we hebben kort geleden nog een wv lijntje gemaakt, weet je nog? Voor als het zou lekken

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e - DCO 10.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:14 AM
Aan: 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Hoi ja zie het bericht alsnog. ik moet he even checken, volgens mij vindt dit onderzoek plaats ikv de luchtvaartnota.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e - BSK 10.2e @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:13 AM
Aan: 10.2e - DCO 10.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Dat is natuurlijk helemaal prima! Nieuwsbericht zat gekoppeld in de maik toch die ik net stuurde?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e [redacted] - DCO 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:08 AM
Aan: 10.2e [redacted] - BSK 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Ha 10.2e, volgens mij ligt de woordvoering hierover bij team M. Ik check dit nog even bij DGLM. Heb jij dat nieuwsbericht even voor mij?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e [redacted] - BSK 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 8:00 AM
Aan: 10.2e [redacted] - DCO 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Ha 10.2e,
Als het me lukt sluit ik vanmiddag in Amsterdam even aan bij de brede communicatiewerkgroep over fijnstof Schiphol.
Zie info hieronder.
Groet
10.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2e [redacted] - BSK 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 7:57 AM
Aan: 10.2e [redacted] - BSK 10.2e [redacted] @minienw.nl>; 10.2e [redacted] - DGMI 10.2e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Hoi 10.2e, 10.2e,

Als er niks tussenkomt bezoek ik van 14.00 tot 15.00 uur in Amsterdam de communicatiewerkgroep RIVM fijnstof rapport.

In de mail hieronder staat dat IenW verantwoordelijk is voor communicatie naar omgevigsraad, regionale vliegvelden en Kamer.
@10.2e ik neem aan dat ik dat kan bevestigen?

Groet,

[redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] @rivm.nl>
Datum: maandag 17 jun. 2019 4:21 PM
Aan: [redacted] @vrk.nl' [redacted] @vrk.nl>, [redacted] @schiphol.nl' [redacted] @schiphol.nl>, [redacted] @schiphol.nl' [redacted] @schiphol.nl>, [redacted] @amstelveen.nl' [redacted] @amstelveen.nl>, [redacted] @gmail.com' [redacted] @gmail.com>, [redacted] @amsterdam.nl' [redacted] @amsterdam.nl>, [redacted] @ggd.amsterdam.nl' [redacted] @ggd.amsterdam.nl>, [redacted] @ggd.amsterdam.nl' [redacted] @ggd.amsterdam.nl>, [redacted] @haarlemmermeer.nl' [redacted] @haarlemmermeer.nl>, [redacted] @haarlemmermeer.nl' [redacted] @haarlemmermeer.nl>, [redacted] BSK [redacted] @minienw.nl>
Kopie: [redacted] @rivm.nl>, [redacted] @noord-holland.nl [redacted] @noord-holland.nl>, [redacted] <[redacted] @rivm.nl>
Onderwerp: Communicatiewerkgroep UFP Schiphol dinsdag 18 juni 14-15

Hallo allemaal,

De locatie voor de bijeenkomst morgen is The office Operators Amsterdam WTC Zuidas, Strawinskylaan 1 1077 XW Amsterdam.

Bijgaand vinden jullie de concept publiekssamenvatting en concept nieuwsbericht. Hierbij het dringende verzoek dit niet verder te verspreiden (ook niet binnen de eigen organisatie). Bij ons is het bericht intern ook nog niet afgestemd in de lijn.

Voor de volledigheid nog de agenda:

1. Toelichting op de resultaten van het rapport over acute effecten van ultrafijnstof op de gezondheid – publiekssamenvatting bespreken
2. Specifieke vraag over figuren in de samenvatting (ter plekke)
3. Kernboodschap bespreken
4. Q&A's opstellen + toewijzen aan de organisatie(s) ter beantwoording
5. Planning & middelen

Ten aanzien van punt 4 alvast jullie aandacht voor de volgende tekst en tabel, graag jullie reactie morgen of dit volgens jullie ook klopt:

- Het RIVM communiceert over de opzet van het onderzoeksprogramma, de afzonderlijke onderdelen en de bevindingen. Vragen over beleid(implicaties) zijn voor IenW. Vragen van individuele burgers en gemeenten zijn in eerste instantie voor de GGD Kennemerland en de GGD Amsterdam. Voor deze vragen zal door het RIVM (in samenwerking met GGD'en) een basistekst met Q&A's over het onderzoek worden opgesteld. Vragen die bij de provincie, Schiphol of de sector binnenkomen over het onderzoek of beleid kunnen (zo nodig) naar het RIVM of IenW worden doorgeleid; individuele vragen van burgers doorverwijzen naar de GGD. Het RIVM is achterwacht voor de GGD'en bij burgervragen.

Communicatiedoelgroep	*Verantwoordelijke organisatie*
Maatschappelijke Klankbordgroep van het onderzoeksprogramma (MK)	RIVM
Specialistische werkgroepen van het onderzoeksprogramma (SW)	RIVM
Omgevingsraad Schiphol (ORS)	IenW
Deelnemers aan het onderzoek (scholen, kinderen en hun ouders, vrijwilligers)	RIVM en het verantwoordelijke onderzoeksinstituut
Gemeenten in de regio Schiphol (incl. wethouders en raadsleden)	ORS
Burgers	GGD'en

Ondernemers van lokale bedrijven	GGD'en
Provincies in de regio Schiphol	ORS
Luchtvaartmaatschappijen	ORS
Regionale velden en Defensiebases	IenW
GGD'en	RIVM
Bewindspersonen en de Tweede Kamer	IenW
Algemene publiek	RIVM
Pers	RIVM
Jeugd- en schoolartsen (als onderdeel van de panelstudie)	GGD'en

Als jullie vragen hebben dan weten jullie me te bereiken. Tot morgen.

Met vriendelijke groet,

10.2e
.....
10.2e
Sr. Communicatieadviseur
.....
T +31 10.2e
M +31 10.2e
.....
RIVM Stafeenheid Communicatie
Programma's en Projecten
Antonie van Leeuwenhoeklaan 9 | Postbus 66 | 3720 BA | Bilthoven

http://www.rivm.nl
De zorg voor morgen begint vandaag

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e [redacted]
Onderwerp: RE: Communicatie
Datum: dinsdag 11 juni 2019 15:52:36

Beste 10.2.e ,

Dank je wel.

Er is nu nog geen vertegenwoordiger van I&W in de communicatie werkgroep. Dat is inderdaad wel een goed idee. De volgende bijeenkomst is op dinsdag 18 juni van 14-15u. Kun jij een naam aan mij doorgeven? Dan zal ik voor een uitnodiging zorgen.

Groet, 10.2.e

****
10.2.e [redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
10.2.e [redacted]
secretariaat: 10.2.e *@rivm.nl*
****

From: 10.2e - DGMI [mailto:10.2e @minienw.nl]
Sent: dinsdag 11 juni 2019 13:35
To: 10.2e ; 10.2e
Cc: 10.2e - DGB
Subject: Communicatie

Ha 10.2e ,
Prima bijeenkomst vanmorgen. Fijn dat we het al in zo'n korte tijd konden afronden.
Even een vraag over de communicatie; afgelopen donderdag was er een communicatiewerkgroep. Was daar ook iemand vanuit I&W vertegenwoordigd? Gezien de discussie over wie/wanneer informeren lijkt me dat wel handig. Zal ik daar iemand voor zoeken?
Dank alvast! Groeten, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e
Aan: 10.2e - BSK
Onderwerp: FW: Stikstof / PAS / RvS/ ..... vergunningen?
Datum: donderdag 13 juni 2019 06:27:44
Prioriteit: Hoog

Dag 10.2e

Deze mail had je nog van me tegoed.

Groet
10.2e

Van: 10.2e
Verzonden: vrijdag 7 juni 2019 11:53
Aan: 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minez.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e 10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minez.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e 10.2e @minlnv.nl>; 10.2e <10.2e @minlnv.nl>; 10.2e 10.2e @minlnv.nl>
Onderwerp: Stikstof / PAS / RvS/ ..... vergunningen?
Urgentie: Hoog

Hoi allemaal,

Ik heb gisteren verschillende 'PAS'-overleggen gehad, de laatste (PAS in Uitvoering) samen met 10.2e .

Mijn conclusie: vergunningaanvragen waar stikstof een rol speelt of kan spelen (dus ook o.b.v. Calculator-berekening met '-') kunnen NIET worden toegekend of worden behandeld totdat er bestuurlijk (en juridisch) een nieuwe lijn is afgesproken.
Ik ga er van uit dat andere rekenmethoden voorlopig niet kunnen worden geaccepteerd. Calculator is nog steeds wettelijk voorgeschreven. Alleen als er op een andere manier kan worden aangetoond dat er géén (extra) depositie zal plaatsvinden kan een Wnb-vergunning worden verleend.
Informatievoorziening naar externen loopt via website BIJ12. Daar zijn ook Q&A's te vinden.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is gezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen.
De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e [redacted]
Onderwerp: RE: Planning rapport ufp
Datum: maandag 24 juni 2019 11:09:00

Goedemorgen,

Vanochtend hebben we contact gehad over o.a. de communicatie en planning van het UFP verhaal.
10.2.e zojuist met RIVM gesproken over het momentum wanneer het rapport uitgaat; voorkeur van RIVM aanstaande donderdag 13.00 uur (ipv 10.00 uur) Kun jij aub zsm uitsluitsel over het moment waarop de brief uitgaat?

De betrokken scholen, ouders en andere betrokken bij het onderzoek zullen per mail door het RIVM worden geïnformeerd;
Dat gebeurt morgen met een mail met de aankondiging dat het donderdag uitgaat.
Dan gaat donderdagochtend een mailing met de conclusies/hoofdpunten van het onderzoek uit per mail naar de betrokkenen (en dus niet per brief)

RIVM heeft aangegeven dat we kunnen meelezen met de mailing en stuurt deze in concept naar ons toe.
Volgens mij was dat het voor dit moment even.

10.2.e [redacted]

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMI; 10.2.e - DGB
Onderwerp: concept brief aan ouders
Datum: maandag 24 juni 2019 13:03:44
Bijlagen: aanzetbriefiraspanestudie SvdZ SWgh.docx

Hoi 10.2.e ,
Hierbij de conceptbrief aan de ouders van de kinderen die meegedaan hebben met de panelstudie.
En dit is het voorstel voor de aankondigingsmail. IRAS (UU) heeft alle contact met de scholen en ouders, dus zij vesturen dit.

Concept aankondigingsmail (morgen te versturen):
Beste deelnemer aan de Schiphol panelstudie,
Tussen december 2017 en februari 2019 heeft u met uw kind meegedaan aan de Schiphol panelstudie. Aanstaande donderdag middag zullen de uitkomsten van dit onderzoek bekend gemaakt worden door het ministerie van I en W. We willen u als deelnemer graag informeren voor de resultaten in het nieuws komen. Daarom sturen we u op donderdag morgen een mail met de uitkomsten van het onderzoek. We versturen deze brief donderdag ook per post.
Met vriendelijke groeten,
10.2.e *en* 10.2.e
Universiteit Utrecht
Groet, 10.2.e

****
Dr. 10.2e
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
telefoon: 10.2e
secretariaat: 10.2e *@rivm.nl*
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Utrecht, 27 juni 2019

Beste deelnemer aan de Schiphol panelstudie,

Tussen december 2017 en februari 2019 heeft u met uw kind meegedaan aan de Schiphol panelstudie. Het doel van deze studie was de invloed van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof in de buitenlucht op de luchtwegen van kinderen die in de buurt van Schiphol naar school gaan en wonen te onderzoeken.

Allereerst willen we u hartelijk danken voor uw deelname aan het onderzoek. In deze brief vindt u de resultaten. Het hele onderzoeksrapport kunt u vinden op de website van het RIVM: www.rivm.nl/ultrafijnstofschiphol op de pagina over het onderzoek bij kinderen.

Resultaten
Op dagen met verhoogde concentraties ultrafijn stof hadden kinderen meer luchtwegklachten, zoals kortademigheid en piepende ademhaling. Ook gebruikten kinderen dan meer medicijnen. Deze effecten traden vooral op bij kinderen die al klachten aan de luchtwegen hadden en hiervoor al medicijnen gebruikten.

- *Gezondheidsmetingen op school (schoolpanel)*
  Er zijn meer dan 1300 longfunctietesten gedaan door kinderen op drie scholen, ongeveer acht tests per kind. Er was geen duidelijk verschil in longfunctie tussen dagen met veel ultrafijnstof en minder ultrafijnstof in de lucht. Ook was er geen duidelijk verschil in de concentratie stikstofoxide (NO) in uitademingslucht. NO in uitademingslucht is een aanwijzing voor ontstekingsreacties in de longen.

- *Blaastesten thuis (school en astmapanel samen)*
  In totaal hebben 191 kinderen thuis dagelijks blaastesten gedaan. Dit waren 161 kinderen van het schoolpanel en 30 kinderen van het astmapanel. We zien dat de longfunctie in de ochtend licht verlaagd is, als de concentratie ultrafijn stof afkomstig van het wegverkeer hoger is. Dat betekent dat de longen iets minder goed werken, dit hoeft niet tot extra klachten te leiden. Op dagen met hogere concentraties ultrafijnstof van vliegtuigen werd geen vermindering van de longfunctie gevonden.

- *Dagelijkse luchtwegklachten (school en astmapanel samen)*
  Op de dagen met hogere concentraties ultrafijn stof (zowel van wegverkeer als van vliegverkeer) zagen wij dat er meer luchtwegverwijdende medicatie gebruikt werd en dat kinderen meer klachten aan de luchtwegen rapporteerden. Vooral de klacht ‘piepende ademhaling’ kwam dan vaker voor.

Het onderzoek
Het onderzoek bestond uit herhaalde metingen van de gezondheid van de luchtwegen en het bijhouden van klachten in dagboekjes. In totaal deden er 191 kinderen mee. De groep bestond uit

161 kinderen van drie verschillende scholen en daarnaast 30 kinderen met astma uit verschillende woonplaatsen rond Schiphol. Elk kind nam twee tot drie maanden deel aan het onderzoek.

Alle kinderen voerden dagelijks thuis eenvoudige blaastesten uit (meting van piekflow en volume in de eerste seconde) en hielden een dagboekje bij. Het dagboekje bestond onder andere uit vragen over luchtwegklachten zoals hoesten, piepen, kortademigheid en extra medicijngebruik.

Daarbij voerden kinderen van het schoolpanel wekelijks op school longfunctietesten en een meting van stikstofoxide (NO) in uitademingslucht uit. NO in uitademingslucht is een aanwijzing voor ontstekingsreacties in de longen. De kinderen van het astmapanel voerden geen metingen op school uit.

Gedurende de onderzoeksperiode werden de hoeveelheden ultrafijn stof en roet gemeten op de schoolpleinen van de scholen. Naast de totale deeltjesaantallen werd ook de verdeling van grootte van de deeltjes gemeten: deeltjes afkomstig van vliegverkeer zijn kleiner dan deeltjes van bijvoorbeeld het wegverkeer. Ook bevatten deeltjes van het vliegverkeer minder roet.

Er is onderzocht of veranderingen in de concentratie ultrafijn stof samengingen met veranderingen in de gezondheid van de luchtwegen. Hierbij is gekeken of er verschillen waren tussen klachten en medicijngebruik op dagen met veel en minder ultrafijn stof afkomstig van het vliegverkeer en afkomstig van andere bronnen, zoals het wegverkeer.

Heeft u nog vragen over het onderzoek, dan kunt u contact opnemen met de onderzoekers.

Met vriendelijke groet,

10.2e ,

10.2e

(onderzoekers Universiteit Utrecht)

Contact:

10.2e *@uu.nl*

10.2e *@uu.nl*

Van: 10.2.e [redacted] rivm.nl
Onderwerp: FW: Schriftelijke vragen omtrent RMI
Datum: dinsdag 25 juni 2019 23:14:52
Bijlagen: Opmerkingen regelgeving en onderliggende rapportages_kv.doc

---

Tk

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e [redacted] @to70.nl>
Datum: dinsdag 25 jun. 2019 11:03 PM
Aan: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>, 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Schriftelijke vragen omtrent RMI

Nu wel de bijlage bijgevoegd.
Groet,
10.2.e [redacted]
To70 | Managing Director
10.2.e [redacted]

From: 10.2.e [redacted]
Sent: Tuesday, June 25, 2019 23:03
To: 10.2.e [redacted] 10.2.e [redacted]
Subject: RE: Schriftelijke vragen omtrent RMI
Hoi 10.2.e [redacted],
Zie bijgaand retour incl. de reactie op de opmerkingen.
Groet,
10.2.e [redacted]
To70 | Managing Director
10.2.e [redacted]

From: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Sent: Friday, June 21, 2019 11:10
To: 10.2.e [redacted] 10.2.e [redacted] @to70.nl>
Cc: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Subject: RE: Schriftelijke vragen omtrent RMI
10.2.e [redacted]
Naar aanleiding van de voortoets van het MER ter voorbereiding op het LVB NNHS zijn er nog een aantal vragen naar voren gekomen met betrekking tot het RMI en het rapport actualisatie GWC. Ik heb ze even samengevat in een document. (Voor het overzicht de voorgaande vragen ook even opgenomen.)
Lukt het uiterlijk dinsdag 25 juni een reactie te geven op deze opmerkingen?
10.2.e [redacted]

Van: 10.2.e [redacted] @to70.nl>
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 21:44
Aan: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>

CC: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Schriftelijke vragen omtrent RMI

10.2.e [redacted],

10.2.e [redacted] is met verlof. Zie hieronder mijn reactie op de vragen.

Groet,

10.2.e [redacted]

To70 | Managing Director

10.2.e [redacted]

From: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>

Sent: Tuesday, June 11, 2019 09:06

To [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @to70.nl>

Subject: Schriftelijke vragen omtrent RMI

Ha 10.2.e [redacted],

Een aantal vragen omtrent het RMI van onze collega's bij het RIVM. Lukt het deze uiterlijk morgen te beantwoorden? Dank!

10.2.e [redacted]

- Heeft paragraaf 4.5 van Deel I van Bijlage 8 van de RMI alleen betrekking op het passend verkeersscenario voor geluid of ook op het passend verkeerscenario voor externe veiligheid? Is er in het RMI wel of niet een paragraaf over een 'passend scenario externe veiligheid' nodig? Toelichting: bijlage 8 van de RMI bevat een paragraaf over het 'vaststellen van de hoeveelheid geluid bij het passend verkeersscenario' (paragraaf 4.5 van Deel I). In lid a wordt aangegeven hoe het geluid geschaald wordt. In lid b wordt de schaalfactor voor externe veiligheid besproken. Verder blijft het aspect externe veiligheid onbesproken.

De hoeveelheid geluid wordt vastgesteld op basis van het passend verkeersscenario. Voor het bepalen van het passend scenario (de toe te passen schaalfactor) wordt zowel gekeken naar geluid als naar externe veiligheid. Paragraaf 4.5 gaat dus niet over het passend scenario voor geluid of voor veiligheid, maar over het passend scenario (dus op beide aspecten). Dit wordt gedaan door eerst de schaalfactoren voor geluid en externe veiligheid afzonderlijk te bepalen, en vervolgens te bepalen welke schaalfactor het meest bepalend (onder punt 4 van lid b).

- Moeten er EV-berekeningen gedaan worden voorafgaand aan een gebruiksjaar? Toelichting: de tabel in Bijlage 1 van de RMI suggereert dat er alleen een evaluatie gedaan wordt, na afloop van het gebruiksjaar. In dat geval is het verwarrend dat bespreken van het onderdeel externe veiligheid uitvoerig besproken wordt in Deel I van Bijlage 8 van de RMI (dat gaat over het uitvoeren van prognoses) en dat ook in de titel van Annex 8C van de RMI verwezen wordt naar prognoses.

Voorafgaand aan het gebruiksjaar moet worden vastgesteld of aan de (alle) gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. Om die reden moeten EV-berekeningen ook voorafgaand aan het gebruiksjaar worden uitgevoerd. Tevens is een EV-berekening nodig om het passend scenario vast te stellen (zie vorig punt).

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

RMI

Nr.	Document	Opmerking	Reactie adviseurs vanuit DGLM
1.	RMI, Bijlage 8, Deel 1, paragraaf 4.5	Heeft deze paragraaf alleen betrekking op het passend verkeersscenario voor geluid of ook op het passend verkeerscenario voor externe veiligheid? Is er in het RMI wel of niet een paragraaf over een 'passend scenario externe veiligheid' nodig? Toelichting: bijlage 8 van de RMI bevat een paragraaf over het 'vaststellen van de hoeveelheid geluid bij het passend verkeersscenario' (paragraaf 4.5 van Deel I). In lid a wordt aangegeven hoe het geluid geschaald wordt. In lid b wordt de schaalfactor voor externe veiligheid besproken. Verder blijft het aspect externe veiligheid onbesproken.	De hoeveelheid geluid wordt vastgesteld op basis van het passend verkeersscenario. Voor het bepalen van het passend scenario (de toe te passen schaalfactor) wordt zowel gekeken naar geluid als naar externe veiligheid. Paragraaf 4.5 gaat dus niet over het passend scenario voor geluid of voor veiligheid, maar over het passend scenario (dus op beide aspecten). Dit wordt gedaan door eerst de schaalfactoren voor geluid en externe veiligheid afzonderlijk te bepalen, en vervolgens te bepalen welke schaalfactor het meest bepalend (onder punt 4 van lid b).
2.	RMI, bijlage 1	Moeten er EV-berekeningen gedaan worden voorafgaand aan een gebruiksjaar? Toelichting: de tabel in Bijlage 1 van de RMI suggereert dat er alleen een evaluatie gedaan wordt, na afloop van het gebruiksjaar. In dat geval is het verwarrend dat bespreken van het onderdeel externe veiligheid uitvoerig besproken wordt in Deel I van Bijlage 8 van de RMI (dat gaat over het uitvoeren van prognoses) en dat ook in de titel van Annex 8C van de RMI verwezen wordt naar prognoses.	Voorafgaand aan het gebruiksjaar moet worden vastgesteld of aan de (alle) gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. Om die reden moeten EV-berekeningen ook voorafgaand aan het gebruiksjaar worden uitgevoerd. Tevens is een EV-berekening nodig om het passend scenario vast te stellen (zie vorig punt).
3.	RMI Annex 8C	Invoerparameters berekeningen externe veiligheid. De herkomst van de uitgangspunten voor de risicoberekening zijn onduidelijk. Referenties naar achtergronddocumenten ontbreken. Daarmee is de rekenmethode niet transparant.	Bespreekpunt met DGB of de verantwoording van de methoden en uitgangspunten in de RMI zelf thuishoort of in een toelichting.
4.	RMI Annex 8C	Populatiebestand. Voor het te gebruiken populatiebestand wordt verwezen naar referentie 3, maar die ontbreekt.	Bespreekpunt met DGB hoe dit bestand (lijst met 1miljoen+ x,y coördinaten) bij de RMI zal worden gevoegd.
5.	Indelingslijst (RMI)	RMI geeft aan dat aan de indelingslijst de startprocedure en flapsettings moeten worden toegevoegd. Het is onduidelijk hoe deze elementen worden toegekend en door wie en waneer deze	Verduidelijkt dat de exploitant de indelingslijst samenstelt (o.b.v. gegevens van luchtvaartmaatschappijen). Daarmee: Hoe: o.b.v. gegevens vliegtuigmaatschappijen Wie: explotant

		worden vastgesteld (verwijzing ontbreekt).	Wanneer: is niet gespecificeerd, maar terugval op resp. NADP1 en full flaps maakt dat er een intentie is om vliegtuigen in de lijst op te nemen die NADP2 of reduced flaps vliegen

Rapport Actualisatie GWC

Nr.	Document	Opmerking	Reactie adviseurs vanuit DGLM
6.	Actualisatie gelijkwaardigheidscriteria (to70 rapport), hoofdstuk 5.	In paragraaf 5.2 staat dat de verkeersscenario's zijn geschaald. In bijlage 4 staat dat het verkeersbeeld bij de actualisatie in 2013 ongewijzigd is gebleven. Hoe zit het?	Met verkeersbeeld wordt hier gedoeld op de samenstelling van het verkeer, herkomst en bestemmingen van het verkeer, tijdstippen van de vluchten. Zie ook bijv. bijlage 1. Het resulterende verkeersscenario (verkeersbeeld incl. banen, routes en vliegprocedures) is uiteindelijk geschaald.

Van: [redacted]
Onderwerp: RE: Publicatie UFP-Schiphol
Datum: woensdag 26 juni 2019 16:29:00

Dank je,
Deze stukken heb ik bij ons in het systeem gezet,
[redacted]

Van: [redacted]@rivm.nl>
Verzonden: woensdag 26 juni 2019 16:16
Aan: [redacted]@minienw.nl>; [redacted]@rivm.nl>; [redacted]@rivm.nl>
CC: [redacted]@minienw.nl>; [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Publicatie UFP-Schiphol

Beste [redacted],

In de bijlage de TWEE rapporten die morgen online gezet worden. Ik heb de bijlagen niet meegestuurd. Als je die alsnog wilt ontvangen, hoor ik het graag. We kunnen je GEEN onbeveiligde versies toesturen. Het is een RIVM rapport waar niet in gewijzigd mag worden.

Groet,[redacted]

****

[redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
[redacted]
secretariaat: [redacted]@rivm.nl

****

From: [redacted]@minienw.nl]
Sent: [redacted]
To: [redacted]
Subject: RE: Publicatie UFP-Schiphol

Goedemorgen,

Bij ons worden de stukken nu in orde gemaakt voor verzending aan de Kamer en worden de stukken aan de bewindspersonen voorgelegd.
In dat kader kreeg ik het verzoek om de onderzoeksrapporten in onbeveiligde vorm in het systeem te zetten.
Volgens mij heb ik alleen de beveiligde versies, kunnen jullie mij de onbeveiligde versies sturen? Geldt alleen voor de rapporten en niet voor de bijlagen.
bvd

Hartelijke groet,
[redacted]

Van: [redacted]@rivm.nl>
Verzonden: dinsdag 25 juni 2019 12:32
Aan: [redacted]@minienw.nl>; [redacted]rivm.nl>; [redacted]@rivm.nl>
CC: [redacted]@minienw.nl>; [redacted]@minienw.nl>; [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Publicatie UFP-Schiphol

Prima! Klopt helemaal!

[redacted]

****

[redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
[redacted]
secretariaat: [redacted]@rivm.nl
****

From: [redacted]@minienw.nl]
Sent: dinsdag 25 juni 2019 12:31
To: Brigit Janssen-Stelder; Nicole Janssen
Cc: [redacted] - DGMI
Subject: RE: Publicatie UFP-Schiphol

[redacted],

Zojuist met [redacted] gesproken; momentum van versturen van de kamerbrief is 13.00 uur. Even voor mijn beeld; de afspraak is dat tot donderdag 13.00 uur de rapporten niet verder worden verspreid en wordt ook nog niet gecommuniceerd over de conclusies van het onderzoek. Deze komen pas na 13.00 uur nadat vanuit onze afdeling communicatie is aangegeven dat de brief is verstuurd naar de Kamer.

OK zo?
[redacted]

Van: [redacted]@rivm.nl>
Verzonden: dinsdag 25 juni 2019 10:26
Aan: [redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Publicatie UFP-Schiphol

Ter info. Is er al zekerheid over donderdag 13u?

[redacted]

****

[redacted]

Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
[redacted]
secretariaat: [redacted]@rivm.nl
****

From: [redacted]
Sent: dinsdag 25 juni 2019 10:24
To: [redacted]@minienw.nl'; [redacted]@minienw.nl'; [redacted]@noord-holland.nl'; [redacted]@noord-holland.nl'; [redacted]@odnzkg.nl'; [redacted]@haarlemmermeer.nl'; [redacted]@haarlemmermeer.nl'; [redacted]@Amsterdam.nl'; [redacted]@amstelveen.nl'; [redacted]@amstelveen.nl'; [redacted]@klm.com'; [redacted]@barin.nl'; [redacted]@schiphol.nl'; [redacted]@ggd.amsterdam.nl'; [redacted]@ggdkennemerland.nl'; [redacted]@ggdkennemerland.nl'; [redacted]@outlook.com'; [redacted]@gmail.com'; [redacted]@mnh.nl'
Cc: [redacted]
Subject: Publicatie UFP-Schiphol

Beste leden van het Lokaal Uitvoeringsoverleg UFP-Schiphol,

Het laatste bericht is dat IenW aanstaande dondermiddag een brief aan de Tweede Kamer stuurt met de uitkomsten van het RIVM onderzoek van Module I Meten en Rekenen en Module III Acute gezondheidseffecten. Op hetzelfde moment zijn de rapporten beschikbaar op de RIVM-website. In de bijlage vind je het nieuwsbericht.

Voor nu wil ik jullie heel hartelijk danken voor de samenwerking tot nu toe. Ik ben ervan overtuigd dat onze rapporten er beter van zijn geworden. Daarnaast is jullie bijdrage van het maatschappelijk perspectief voor ons onmisbaar.

Mochten jullie nog vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groeten, ook namens [redacted]

[redacted]

****
[redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid
RIVM
[redacted]
secretariaat: [redacted]@rivm.nl
****

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e
Aan: 10.2e BSK
Onderwerp: RE: MER NNHS Schiphol | Bevindingendocument + conceptverslag
Datum: woensdag 26 juni 2019 13:12:50

Hoi 10.2e ,
Het ingevulde EV-format had twee werkbladen: 'algemeen' en 'externe veiligheid'. Ik zie nu dat de punten in het eerste werkblad niet zijn meegenomen. Voor de meeste daarvan geldt dat er geen gevolgen zijn voor de berekeningen. Het gaat vooral om punten die meer verduidelijking en eenduidigheid vragen (afwijkingen).
Tot zo,
10.2e

From: 10.2e - BSK [mailto:10.2e @minienw.nl]
Sent: donderdag 20 juni 2019 20:36
To: 10.2e ; 10.2e (10.2e @nlr.nl); To70 - 10.2e ; 10.2e
Cc: 10.2e - DGMI; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e ; 10.2e @rvo.nl; 10.2e - DGMI; 10.2e - HBJZ; 10.2e - DGMI; 10.2e 10.2e @minez.nl); 10.2e
Subject: MER NNHS Schiphol | Bevindingendocument + conceptverslag

Beste 10.2e ,

Hierbij onze bevindingen in het kader van de voortoets van het MER ter voorbereiding op het LVB NNHS. Het conceptverslag van het startoverleg (na verwerking van jullie opmerkingen) is ook bijgesloten en stel ik voor woensdag vast te stellen.

Door de grote hoeveelheid stukken en achtergronddocumenten kon niet alles in detail worden doorgrond. Hoewel bijgevoegd document dus niet als uitputtend kan worden beschouwd geeft het een goed beeld van de bevindingen.

Volgende week woensdag tijdens het voortoetsoverleg kan je verduidelijkende vragen stellen aan de experts en een eerste reactie geven op de bevindingen. Graag ontvang ik dan ook een inschatting van de omvang van de benodigde aanpassingen zodat we een vervolgplanning kunnen opstellen voor het eindtoetsoverleg.

De volgende experts zijn betrokken geweest:

10.2e en 10.2e (beide RIVM) - geluid
10.2e (RIVM) - luchtkwaliteit
10.2e (LNV) en 10.2e (RVO) - natuur
10.2e en 10.2e (beide RIVM) - externe veiligheid
10.2e en 10.2e (beide IenW) – algemeen

Met vriendelijke groet, 10.2e

10.2e
Senior beleidsmedewerker Leefomgeving
.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW
Check ons jaarverslag! Goed op weg
.....
M +316 10.2e
10.2e @minienw.nl
Het verhaal van IenW

.....

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2.e [redacted]
Onderwerp: RE: Concept kamerbrief luchtvaart
Datum: donderdag 27 juni 2019 10:17:44

Hoi 10.2.e ,

Dank voor het toesturen van de concept brief.

Wat ons betreft wachten we op de RFEZIL met reageren op de brief, want dat is afhankelijk van wat de Ministers met elkaar bespreken.

Ons advies is om nu nog niet te besluiten over groeiruimte voor Schiphol (en dat dus ook niet in de brief zo te communiceren) onder de randvoorwaarden van minder ernstig gehinderden en minder nachtvluchten, omdat dit onvoldoende verandering voor de omgeving betekent en er nog te veel onzekerheden/onduidelijkheden zijn. We hebben een sterkere uitwerking van de randvoorwaarden nodig als het gaat om aansluiten bij de beleving van hinder, ontwikkelruimte voor de regio en verminderen van gezondheidseffecten door geluid en fijnstof. Er zijn nog te veel onduidelijkheden om nu een besluit te kunnen nemen: RIVM onderzoek ultrafijnstof, onderzoek meten en rekenen, onderzoeken nav OVV advies en WHO advies, EU oordeel over VVR Lelystad, effecten van Raad van State uitspraak over de PAS, toetsing en uitvoering van randvoorwaarden voor groei aantal vluchten.

We waren niet zelf bij het laatste DG overleg, maar daar zijn volgens mij nog wel verschillende aarzelingen geuit. In het RFEZIL memo staat nu dat er ambtelijk overeenstemming is, dat komt dan een beetje vreemd over.

Groeten 10.2.e

Met vriendelijke groet,
10.2.e [redacted]

Coördinator Ruimtelijk Beleid _ Duurzame verstedelijking en Luchtvaart

.....

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties

Directie Ruimtelijke Ordening

Turfmarkt 147 | Den Haag 10.2.e [redacted]

[redacted] | 10.2.e [redacted]
10.2.e [redacted]

E 10.2.e [redacted] @minienm.nl

.....

Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 26 juni 2019 14:49
Aan: 10.2.e [redacted] @minez.nl; 10.2.e [redacted] @minez.nl; 10.2.e [redacted] @minfin.nl>; 10.2.e [redacted] @minfin.nl>; 10.2.e @mindef.nl; 10.2.e [redacted] @minbzk.nl>
CC: 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @minienw.nl>; 10.2.e [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: Concept kamerbrief luchtvaart

Beste allen,

In de bijlage treffen jullie een concept van de kamerbrief over de luchtvaartnota en Schiphol + bijbehorende bijlage. Deze willen we na de ministerraad van 5 juli versturen naar de Kamer.
De brief is strikt vertrouwelijk en ook nog niet gedeeld met de Minister, maar we willen jullie alvast een idee geven in welke lijn we denken en schrijven.
Graag ontvangen we van jullie een reactie op de inhoud van de brief, zodat we deze verder kunnen aanscherpen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]
Secretaris project Schiphol & Rijkstrainee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchtvaart
Rijnstraat 8 2515 XP | Den Haag
Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag
.....
10.2.e [redacted]
10.2.e [redacted] @minienw.nl

Van: 10.2e - DGMI
Aan: '10.2e '; 10.2e - DGB
Onderwerp: RE: Mondelinge vraag
Datum: maandag 1 juli 2019 16:14:00

10.2e,
Dank voor de antwoorden, helpt ons mooi op weg.
10.2e, graag ook het dossier in cc naar Stas.

Groet,
10.2e

Van: 10.2e @rivm.nl>
Verzonden: maandag 1 juli 2019 15:28
Aan: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Mondelinge vraag

Sorry, ik was in overleg en zie dit nu pas. Hierbij nog een paar opmerkingen:

1. Het Onderzoeksprogramma duurt 5 jaar (geen 4)
2. Hoe neemt M UFP mee in besluitvorming over Schiphol? In de Luchtvaartnota wordt verwezen naar het UFP Schiphol onderzoek en gemeld dat gewacht wordt op de resultaten van 2021
3. Welke maatregelen zouden genomen kunnen worden om UFP terug te dringen? Dit zijn dezelfde maatregelen als de maatregelen die genomen kunnen worden om fijnstof terug te dringen, deze worden in het aanstaande Schone Lucht Akkoord benoemd. Daarnaast is Schiphol dacht ik (moet je wel checken) al bezig om een plan voor elektrisch taxiën, zodat de uitstoot tijdens taxiën teruggebracht kan worden.

Groet, 10.2e

Van: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>
Datum: 1 juli 2019 om 15:18:28 CEST
Aan: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>, 10.2e - 10.2e @rivm.nl>
Onderwerp: RE: Mondelinge vraag

10.2e,
Hierbij mijn reactie/aanvullingen, ik denk dat het goed is zoveel mogelijk aan te sluiten bij de tekst van de brief (die mede namens M naar de Kamer is gegaan).

Laat maar weten of ik nog iets kan doen (Q&A's of zoiets?)
Ik lees graag mee met het dossier.

Groet,
10.2e

Interessante Q: hoe neemt M ultra fijnstof mee in de besluitvorming over de toekomst Schiphol? Of welke maatregelen zouden genomen kunnen worden om ultra fijnstof terug te dringen?

Van: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 1 juli 2019 13:57
Aan: 10.2e - DGMI 10.2e @minienw.nl>; 10.2e
10.2e @rivm.nl>
Onderwerp: FW: Mondelinge vraag

Hoi 10.2e ,

Er is een vraag ingediend voor het mondeling vragenuurtje van morgen.
Zie onder mijn voorstel voor een stukje voor de minister.
Kunnen jullie even meelezen en eventueel voorstellen doen voor aanpassing?

Ik moet over een uur mijn tekst aanleveren, dus zou fijn zijn als jullie daarvóór kunnen reageren.

Ik zit extern in een workshop van een hele dag, dus ben slecht bereikbaar.
Als het echt nodig is om even te bellen, dan mail dat aub. even, dan loop ik even naar buiten en bel ik jullie.

Dank!
Groeten,
10.2e

10

Van: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>
Datum: maandag 01 jul. 2019 1:53 PM
Aan: 10.2e - DBO <10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: Mondelinge vraag

Zoiets?
Groeten
10.2e

Onderwerp

Mondelinge vraag van het lid **LAÇIN** (SP) over het bericht 'Gezondheidsproblemen door ultrafijnstof van vliegtuigen: 'Schiphol zal moeten krimpen'' (Eenvandaag.avrotros.nl, 27 juni 2019)

Inleiding

- Vorige week zijn twee rapporten van het RIVM-onderzoekprogramma 'Gezondheidsrisico's ultrafijn stof rond Schiphol' aan de Kamer aangeboden.
- Een van de conclusies uit een van de rapporten is dat ultrafijn stof gezondheidseffecten tot gevolg heeft.
- Dit geldt voor zowel het ultrafijn stof van luchtvaart als dat van wegverkeer. ~~Er zijn geen conclusies specifiek over ultrafijn stof van luchtvaart getrokken~~.
- Diverse betrokkenen grijpen de conclusies aan om te pleiten voor geen groei van Schiphol of zelfs krimp.
- Deze betrokkenen komen onder meer aan het woord in het artikel van EenVandaag.

- Naar aanleiding van dat artikel heeft de heer Lacin een vraag gesteld.

Redeneerlijn

- In opdracht van IenW voert RIVM een onderzoeksprogramma van 4 jaar uit naar gezondheidseffecten van ultrafijn stof rond de luchthaven Schiphol.
- Het onderzoek van het RIVM heeft bevestigd wat we hadden verwacht, namelijk dat ultrafijn stof effecten heeft op de volksgezondheid.
- Want als fijn stof al effecten heeft, dan was het te verwachten dat stof dat vele malen kleiner is en verder in het lichaam terecht kan komen, ook effecten heeft.
- Het gaat in het onderzoek om acute effecten als gevolg van kortdurende blootstelling.
- We weten nog niet wat de gezondheidseffecten zijn op de lange termijn.
- Dat gaat het RIVM nu onderzoeken en daarover rapporteert men medio 2021.
- Het ~~is goed om vast te stellen dat het~~ RIVM concludeert dat de effecten niet alleen optreden als gevolg van ultrafijn stof van luchtvaart, maar ook van wegverkeer.
- Zoals ook in de brief van de Staatssecretaris en van mij ~~in haar brief heeft~~ aangegeven, worden de resultaten waar mogelijk meegenomen in het Schone lucht akkoord en in de Luchtvaartnota.
- Ook kunnen ze bijdragen aan de internationale discussie over het eventueel bepalen van internationale normen voor ultrafijn stof.
- Omdat we nog niet weten wat de lange termijn effecten zijn ~~en de effecten niet uniek zijn voor ultrafijn stof van luchtvaart,~~ vind ik het te vroeg om het nu al over specifieke maatregelen voor Schiphol te hebben.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: [redacted]
Aan: [redacted] - BSK
Cc: [redacted]
Onderwerp: Terugkoppeling nav RIVM rapport UFP Schiphol
Datum: vrijdag 5 juli 2019 14:19:15

Hallo [redacted],

Het RIVM rapport over de UFP bijdrage van Schiphol heb ik doorgenomen. In het rapport staan enkele interessante punten genoemd die, in mijn ogen, relevant zijn voor de vraag of er nieuwe berekeningen nodig zijn in het kader van het MER of niet.

- De UFP emissiefactoren zijn via een schalingsfactor afgeleid van PM_{10}. In het nieuwe onderzoek is deze factor ca. 20% hoger dan in het eerdere onderzoek (waar de berekeningen in het MER op gebaseerd zijn). Let wel omdat er ook aanpassingen zijn gedaan aan het rekenmodel, betekent een hogere schalingsfactor niet per se een hoger absoluut niveau van de berekende bijdrage van vliegverkeer aan ultrafijn stof.
- Taxiënde vliegtuigen zijn opgenomen in het rekenmodel. In het vorige onderzoek was dit nog niet het geval.
- Emissiefactoren zijn voor het rekenmodel op een iets andere manier geaggregeerd.

Een onderzoek naar de UFP bijdrage door Schiphol op basis van de nieuwe inzichten zal tot andere resultaten leiden dan nu in het MER opgenomen. Materieel zullen de verschillen mee kunnen vallen, ook verwacht ik niet dat de nieuwe inzichten tot andere conclusies zullen leiden. Echter voor de buitenwacht kan het nieuwe onderzoek wel aanleiding zijn om de kwaliteit van het MER onderzoek in twijfel te trekken (*de meest recente wetenschappelijk kennis is niet meegenomen*). Om te voorkomen dat het luchtkwaliteitonderzoek onderuit gaat op dit laatste punt zou ik adviseren om of de UFP berekeningen opnieuw te doen of tenminste een gevoeligheidsanalyse o.i.d. uit te laten voeren.

Heb je hier voldoende aan? Als er nog vragen zijn laat het dan weten. Hopelijk kan ik ze beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Senior adviseur luchtkwaliteit

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu | Centrum voor Milieukwaliteit
Postadres: Postbus 1, 3720 BA Bilthoven | Bezoekadres: Antonie van Leeuwenhoeklaan 9, Bilthoven
let op: op [redacted] *ben ik vrij*
T: +31 6[redacted] | E: [redacted]@rivm.nl | W: www.rivm.nl
https://www.linkedin.com/in/[redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Van: 10.2e (CE Delft)
Aan: 10.2e - DGB
Cc: 10.2e - DBO; 10.2e - HBJZ; 10.2e - DGRW; 10.2e 10.2e @airinfra.eu ; 10.2e - DGB; 10.2e - DGB; 10.2e (CE Delft)
Onderwerp: RE: nog 2 scenario"s verlaging nachtplafond
Datum: woensdag 10 juli 2019 15:22:59
Bijlagen: image001.png
Notitie interviews nachtvluchten comment_jf.docx

Ha 10.2e

Dankjewel, we gaan hiermee aan de slag.

Voor de interviews hebben we gekeken naar de maatschappijen die de meeste nachtvluchten uitvoeren binnen elk type maatschappij dat we onderscheiden. Dat zijn:

- Belangrijkste LCCs/Charters: Transavia (>10.000 nachtvluchten in 2018); TUIfly (2.000)
- Belangrijkste vrachtmaatschappijen: Martinair (400), China Southern (350), MNG (200)
- Belangrijkste expressmaatschappijen: DHL (700), Fedex (200)
- Belangrijkste netwerkmaatschappijen: KLM (9.000), Delta (1.200), China Southern (700)

Op basis hiervan stellen we voor om de volgende partijen te benaderen:

- Transavia, als ze niet beschikbaar zijn: TUIfly
- KLM, als ze niet beschikbaar zijn Delta
- DHL, als ze niet beschikbaar zijn China Southern of anders MNG (Martinair is dochter KLM, en zowel KLM als Transavia als Martinair zou er een beetje vreemd uitzien).

Daarnaast zullen we een schriftelijke reactie vragen aan BARIN en Air Cargo Netherlands.

We hebben jullie commentaar verwerkt in de interviewnotitie (zie bijlage). Helaas zijn op de een of andere manier alle auteurs van opmerkingen weggevallen. Bij de meeste opmerkingen staat mijn reactie onder de opmerking. Ik hoop dat dit zo duidelijk is.

Zonder tegenbericht ga ik ervan uit dat we de notitie (zonder de opmerkingen in de kantlijn natuurlijk) kunnen gebruiken in de interviews.

Groet
10.2e

Van: 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>
Verzonden: maandag 8 juli 2019 15:53
Aan: 10.2e (CE Delft) <10.2e @ce.nl>
CC: 10.2e (10.2e) - DBO 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - HBJZ <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGRW 10.2e @minienw.nl>; 10.2e (CE Delft) 10.2e @ce.nl>; 10.2e 10.2e @schiphol.nl>; 10.2e @airinfra.eu' 10.2e @airinfra.eu>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB <10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: nog 2 scenario's verlaging nachtplafond

Hoi [redacted],

Zoals beloofd zou ik jullie, na de MR van 5 juli, laten weten van welk scenario jullie de effecten in beeld kunnen brengen. Ik heb doorgekregen dat dit uiteindelijk (nog) niet aan de MR is voorgelegd. Verzoek aan jullie is om, naast het scenario van de verlaging van 32K naar 29K, de effecten van de volgende twee scenario's in beeld te brengen:

- Een verlaging van 32K naar 27K
- Een verlaging van 32K naar 25K

Mocht je nog vragen hebben dan kun je mij natuurlijk nog even bellen. Hebben jullie trouwens al interviews met luchtvaartmaatschappijen kunnen inplannen?

Groet,

[redacted]
06[redacted]

Van: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 23:26
Aan: [redacted] - DGRW [redacted] @minienw.nl>; [redacted] HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted] @schiphol.nl' [redacted] @schiphol.nl>; [redacted] (CE Delft) [redacted] @ce.nl>; [redacted] (CE Delft) <[redacted] @ce.nl>; [redacted] @airinfra.eu' [redacted] @airinfra.eu>
CC: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGB <[redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: RE: overleg scenario's verlaging nachtplafond

Hoi [redacted],

Heb de twee punten zoals afgesproken tijden het overleg kort gesloten met [redacted]. Hierbij ook nog even per mail:

1. Nachtsluiting

In een eerdere fase van het onderzoek is er ook gekeken naar nachtsluitingen. Sindsdien zijn er 2 parallelle trajecten ontstaan waardoor het nu nodig is hier anders mee om te gaan. Voor een nachtsluiting is gekozen om dat mee te nemen in de planMER, en in dat verband zullen zowel de geluids- als economische effecten worden bezien.

Voor het volumeplafond is besloten het onderzoek om te zetten naar een 'balanced' approach' onderzoek dat kan worden gebruikt om een verlaging van het nachtplafond te onderbouwen. Daarmee is het volgens ons zuiver om de scenario's met nachtsluiting

alleen in de planMER te bezien, en de volumes in dit onderzoek.

Dit betekent dat jullie je in het onderzoek kunnen beperken tot de effecten van twee scenario's:

a) Van 32k naar 29K
b) Nog vertrouwelijk: Het scenario op basis van het getal dat uit het beraad in de Ministerraad van 5 juli naar voren komt. Mogelijk is dat van 32k naar 25K (25K is een getal dat M. met Dick Benschop heeft gedeeld)

2. Timing interviews luchtvaarmaatschappijen

Zoals ik jullie al vertelde gaat er in september 2019 een brief naar de Kamer waarin dit onderwerp is opgenomen. Jullie kunnen de interviews in principe nu, en daarmee voorafgaand aan de Kamerbrief, afnemen. Voorwaarde is wel dat dan geen enkel scenario gedeeld wordt. Er kan natuurlijk wel in algemene zin worden aangegeven dat men wil weten hoe een verlaging van het plafond effect heeft op de maatschappijen. Om een goede balanced approach te doen zal dan alsnog nodig zijn dat de 25k besproken wordt als die bekend is. Maar dit kunnen we wellicht combineren met de consultatie.

Graag zien wij voor eventuele aanvullingen de vragenlijst voor de interviews tegemoet met daarbij de luchtvaartmaatschappijen die jullie voor ogen hebben. Wellicht goed om te kijken of de BARIN (vereniging van luchtvaartmaatschappijen) en de ACN (brancheorganisatie luchtvracht) ook kunnen worden gecombineerd in de 3 nog in te plannen interviews met luchtvaartmaatschappijen.

Groet,

[redacted]

Van: [redacted] DGB
Verzonden: maandag 10 juni 2019 21:10
Aan: [redacted] - DGRW [redacted] @minienw.nl>; [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl>; [redacted] @schiphol.nl' [redacted] @schiphol.nl>; [redacted] @ce.nl' [redacted] @ce.nl>; [redacted] @ce.nl' [redacted] @ce.nl>; [redacted] @airinfra.eu' [redacted] @airinfra.eu>
CC: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
Onderwerp: overleg scenario's verlaging nachtplafond

(zie net dat deze mail van afgelopen vrijdag in de verzonden items was blijven hangen)

Beste mensen,

A.s. dinsdag 11 juni 2019 van 12.30-14.00 uur staat de bespreking met de onderzoekers gepland. Locatie is het ministerie van IenW, op 12D aan de witte vergadertafel. Ik heb voor de bespreking een agenda opgesteld:

1) Kennismaking

2) Update/voortgang onderzoek

3) Planning

4) Toelichting proces capaciteitsdeclaratie (*zie bijlage mail* [redacted])

5) Onderhandelingsproces slots

6) Overig

7) Afspraken

Groet,

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Luchtvaart
Programma Schiphol
Plesmanweg 1-6 , 2597 JG Den Haag, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag

T 070-[redacted]
M 06-[redacted]

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakel jkheid voor schade, van we ke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: [redacted] - DGMI
Aan: [redacted] - DGB; [redacted]; [redacted] - DGMI
Cc: [redacted] @rivm.nl
Onderwerp: RE: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
Datum: donderdag 11 juli 2019 20:36:37

Dankje; 4 september staat genoteerd!
[redacted]

Van: [redacted] - DGB [redacted] @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 11 juli 2019 17:25
Aan: [redacted] [redacted] @rivm.nl>; [redacted] - DGMI <[redacted] @minienw.nl>; [redacted] - DGMI [redacted] @minienw.nl>
CC: [redacted] @rivm.nl
Onderwerp: RE: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
Urgentie: Hoog

Hoi,

Het is uiteraard de verantwoordelijkheid van het RIVM, dus ik bemoei me totaal niet met de inhoud van jullie briefing, maar ik zou het wel prettig vinden om t.z.t jullie presentatie te mogen zien, mede gelet op het AO van 11 september.

Ik kom natuurlijk wel kijken de 4e :-)

En meteen het verzoek aan het rivm om op 11-9 het AO in jullie agenda te reserveren. Afhankelijk van de briefing kijken we of het gewenst is dat jullie tijdens het AO in Den Haag aanwezig zijn of dat telefonische bereikbaarheid voldoende is.

Groeten
[redacted]

Van: [redacted] [redacted] @rivm.nl>
Verzonden: 11 jul. 2019 16:17
Naar: [redacted] - DGB" [redacted] @minienw.nl>; "[redacted] [redacted] - DGMI" [redacted] @minienw.nl>; "[redacted] - DGMI" [redacted] @minienw.nl>
Cc: [redacted] [redacted] @rivm.nl>
Onderwerp: FW: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol

Inmiddels is het verzoek bij ons binnengekomen. Het zal jullie niet verbazen dat [redacted] en ik de bijdrage van het RIVM coordineren.

Groet, [redacted]

****
Dr. [redacted]
Afdelingshoofd Milieu en Gezondheid
Centrum voor Duurzaamheid, Milieu en Gezondheid

RIVM
telefoon: 06-1[redacted]
secretariaat:[redacted]*@rivm.nl*
****

From: [redacted]
Sent: donderdag 11 juli 2019 16:09
To: [redacted]
Subject: FW: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
Importance: High

UFP naar de vaste kamer commissie...!!

Groet [redacted]

From: [redacted]
Sent: donderdag 11 juli 2019 14:00
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: FW: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
Importance: High

Ha [redacted],
Ik denk dat dit een coproductie wordt van DMG en MIL
Nadruk vermoedelijk bij gezondheidsonderzoek. Zou iemand bij jullie dit kunnen coördineren?

Van: [redacted] [redacted]@rivm.nl>
Datum: 10 juli 2019 om 15:44:47 CEST
Aan: [redacted] <[redacted]@rivm.nl>
Onderwerp: FW: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol
Prioriteit: Hoog

Ha [redacted],

Zie onderstaand verzoek.
Inmiddels is deze dame op de hoogte dergelijke verzoeken tot mij te richten.
Ik informeer zoals gewoonlijk ook VWS.

Laat je mij weten of jullie op dit verzoek (kunnen) ingaan en zoja wie het RIVM zal vertegenwoordigen bij de technische briefing.

Hartelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Beleidsmedewerker Bureau Directieraad RIVM
Secretaris Commissie van Toezicht RIVM
en Hoofd Protocol
V1-Flex

Postbus 1, 3720 BA Bilthoven
030[redacted]/06[redacted]
[redacted]@rivm.nl

From: Commissie I&W [mailto:cie.iw@tweedekamer.nl]
Sent: woensdag 3 juli 2019 16:17
To: [redacted]
Subject: technische briefing over Tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol

Geachte heer [redacted],

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft zojuist in haar procedurevergadering besloten om het RIVM (samen met TNO) uit te nodigen voor een openbare technische briefing over de tussenrapportage onderzoek ultrafijnstof Schiphol op **woensdag 4 september van 10.00 – 11.00 uur.**
Kunt u mij bevestigen of RIVM daaraan zou willen deelnemen?

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Commissieassistent vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat
Tweede Kamer der Staten-Generaal

Postbus 20018, 2500 EA Den Haag
T (+31)70[redacted] | E [redacted]@tweedekamer.nl | I www.tweedekamer.nl
twitter: @IenWTweedeKamer

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl *De zorg voor morgen* begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to *health and sustainability*

Document 160

Van: 10.2e - DGB
Aan: 10.2e - DGB
Onderwerp: FW: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol
Datum: woensdag 14 augustus 2019 15:22:54

En zat deze er al in voor deelbesluit 1?

Van: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Verzonden: vrijdag 10 mei 2019 15:37
Aan: 10.2e 10.2e) - DGB 10.2e @minienw.nl>
CC: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e <10.2e @schiphol.nl>
Onderwerp: RE: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol

Dag 10.2e,

Collega 10.2e (cc) is geïnformeerd en zal de data aanleveren, naar verwachting begin volgende week de verkeersinformatie Is namelijk nogal wat info die wordt gevraagd en niet alles is voorhanden Daar zal hij even naar moeten kijken
Daisy toegang kan sneller, zal mogelijk vandaag nog volgen Ik ben t/m 22 mei op vakantie, vandaar Daarna ben ik graag weer helemaal aangesloten

Groeten,
10.2e

From: 10.2e
Sent: Thursday, May 02, 2019 9:29 AM
To: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Subject: RE: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol

Dag 10.2e,

Ik heb van 10.2e begrepen dat er nog steeds (ook bij gesprek met minister) geen eenduidige toezegging is gedaan dat dit onderzoek naar de nacht in gezamenlijkheid met ons zou worden uitgevoerd Gisteren heb ik hem hier nogmaals over gevraagd, maar was nog steeds geen duidelijkheid Om misschien even korte klap te maken; kunnen jullie mij die duidelijkheid geven? Wordt Schiphol aangesloten bij de projectmeetings, resultaten en besprekingen?

Vriendelijke groet,
10.2e

From: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Sent: Tuesday, April 30, 2019 3:50 PM
To: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>; 10.2e 10.2e @schiphol.nl>
Subject: RE: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol

Hoi 10.2e ,

Dit had jij opgepakt toch?

Groet,

10.2e

Van: 10.2e 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 26 april 2019 15:09
Aan: 10.2e @schiphol.nl>
CC: 10.2e - DGB 10.2e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol

Ha 10.2e ,

Ik begreep dat uit het gesprek tussen Dick Benschop en de minister van gisteren kwam dat jullie gegevens kunnen leveren voor het onderzoek naar het nachtplafond. Onderstaande informatiebehoefte is nog actueel. Lukt het om dat volgende week te sturen?
Ik ben de komende twee weken afwezig, mijn collega 10.2e (CC) neemt mijn taken waar, dus als je wilt overleggen kun je met haar contact opnemen (06 10.2e).

Groet, 10.2e

Van: 10.2e - DGB
Verzonden: woensdag 17 april 2019 14:56
Aan: 10.2e <10.2e @schiphol.nl>

Onderwerp: informatiebehoefte onderzoek nachtplafond Schiphol

Ha 10.2e ,

Voor het onderzoek naar het nachtplafond is onze verwachte informatiebehoefte als volgt:

Economische en netwerkeffecten
Voor de economische analyse is het gewenst dat de gerealiseerde nachtvluchten van de afgelopen drie tot vijf jaar aangeleverd worden. Vorige keer is dat op deze manier aangeleverd:

datetime_ACT	A/D	Airline	AC_typeICAO	PAX_FRE	Airport	airp_ICAO	NETWERK_SEGMENT
1-11-2016 0:00:00	A	Transavia	B738	P	Barcelona	LEBL	3

Effecten geluidsbelasting en slaapverstoring

1. Gebruik en toegang tot het rekenmodel DAISY, met de dataset inclusief doc29 en correcties van de technical challenge zoals ook toegepast voor de MER.
2. Prognose-/invoergegevens verkeer MER 500k/32k nacht.
3. Toestemming gebruik DAISY voor het berekenen van de geluidbelasting.
4. Lijst van maatschappijen met informatie met betrekking tot type maatschappij (Freight/Passenger/Combi), LCC J/N, KLM Partner J/N, Homecarrier J/N, Skyteam J/N (update t.o.v. 2018)

Daarnaast
Verkeersgegevens (traffic) zowel voor het gebruiksplan als voor het gebruiksjaar over 2015, 2016, 2017 en 2018.

Groet, 10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received his email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.