

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: FW: 3526 - NNHS: achtergrondrapporten
Datum: donderdag 7 januari 2021 19:01:06

Beste 5.1.2.e woo

Onderstaand verzoek van 5.1.2.e woo van commissie voor de m.e.r. over referenties deelonderzoek luchtkwaliteit. Zou je deze documenten aan mij kunnen verstrekken zodat ik deze vervolgens kan doorsturen?

Dank en groet, 5.1.2.e woo

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e woo @eia.nl>
Datum: donderdag 07 jan. 2021 4:18 PM
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>
Onderwerp: 3526 - NNHS: achtergrondrapporten

Dag 5.1.2.e woo

Zouden wij volgende achtergronddocumenten bij het MER NNHS kunnen ontvangen:

- Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol – Vooronderzoek naar de gezondheid van omwonenden. RIVM Rapport 2019-0074. (Referentielijst Deel 4 Deelonderzoek Luchtkwaliteit, ref. nr 3)
- ESC, 2019. Model berekeningen aan ultra fine particles rond Schiphol op basis van de analyse van metingen. Rapport 2015R001 (beschikbaar bij RIVM). (Referentielijst Deel 4 Deelonderzoek Luchtkwaliteit, appendix F., ref. nr F.10)

Dank bij voorbaat!

Groet

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: FW: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020
Datum: donderdag 8 april 2021 11:26:00
Bijlagen: [3526 ts Eindconcept toetsingsadvies.pdf](#)
[image002.jpg](#)
[image004.jpg](#)

tk

Van: 5.1.2.e woo
Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:20
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI
CC: 5.1.2.e woo
Onderwerp: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Geachte 5.1.2.e woo

Namens onze 5.1.2e 5.1.2.e woo nodigen wij u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020 dat u hierbij aantreft.

Dit overleg is gepland op **maandag 19 april 2021 om 11.30 uur**. U heeft hiervoor eerder een uitnodiging via MS Teams ontvangen. *Ik ontvang graag nog de mailadressen van andere deelnemers van uw kant zodat ik ze de vergaderlink ook toe kan toesturen.*

Wij vragen u vriendelijk om ons voorafgaand aan het overleg uw eventuele gesprekspunten toe te sturen.

Tenslotte willen wij u vragen dit conceptadvies door te sturen naar de overige betrokkenen bij Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer. Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e woo [@eia.nl](#)

Website: www.commissiener.nl

Telefoon: +31 (0) 5.1.2.e woo



Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: FW: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020
Datum: woensdag 21 april 2021 08:45:00
Bijlagen: [3526 ts Toetsingsadvies.pdf](#)
[3526 ts Persbericht.pdf](#)
[image002.jpg](#)
[image004.jpg](#)

5.1.2.e bijgaand de laatste versie van het advies. Stukken staan nu op de website.

Van: 5.1.2.e woo
Verzonden: woensdag 21 april 2021 08:24
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI
CC: 5.1.2.e woo
Onderwerp: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Geachte 5.1.2.e woo,

Hierbij ontvangt u ons toetsingsadvies en het bijbehorende persbericht over het milieueffectrapport Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020, zoals dat vandaag zal worden uitgebracht.

Beide documenten zijn tevens te downloaden via de adviezenpagina van onze [website](#). Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e woo [@eia.nl](#)

Website: [www.commissiemer.nl](#)

Telefoon: +31 5.1.2.e woo



Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: FW: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: persbericht en uit te brengen adviestekst
Datum: dinsdag 20 april 2021 13:57:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[3526 ts Persbericht.pdf](#)
[3526 ts Toetsingsadvies.pdf](#)

5.1.2.e woo zojuist ontvangen (mail was blijven hangen..)

Van: 5.1.2.e woo
Verzonden: dinsdag 20 april 2021 13:27
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: FW: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: persbericht en uit te brengen adviestekst

Van: 5.1.2.e woo @eia.nl>
Datum: dinsdag 20 april 2021 om 09:51
CC: 5.1.2.e woo @eia.nl>, 5.1.2.e woo 5.1.2.e woo @eia.nl>
Onderwerp: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: persbericht en uit te brengen adviestekst

Dag 5.1.2.e woo

Zoals toegezegd stuur ik je hierbij, ter informatie, het persbericht en de adviestekst die we morgen zullen publiceren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e woo @eia.nl

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: +31 5.1.2.e woo



Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: FW: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: referenties
Datum: donderdag 14 januari 2021 14:20:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)

Beste 5.1.2.e woo
Zie onderstaand verzoek van 5.1.2.e woo van commissie voor de m.e.r. over referenties 5.1.2.e woo buiten reikwijdte verzoek en Passende beoordeling. Zou je deze documenten aan mij kunnen verstrekken zodat ik deze vervolgens kan doorsturen?
Dank en groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: donderdag 14 januari 2021 14:18

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI

CC: 5.1.2.e woo

Onderwerp: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: referenties

Dag 5.1.2.e woo,

De werkgroep vraagt of ook de volgende referenties kunnen worden aangeleverd:

buiten reikwijdte

- een conceptversie van het Adecs-rapport dat in voetnoot 11 op blz. 7 van de Passende beoordeling wordt vermeld.
Ik ben nog bezig met het lijstje met bespreekpunten voor het overleg van woensdag aanstaande.
Ik hoop dat vandaag nog toe te sturen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e woo [@eia.nl](#)

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: +31 5.1.2.e woo



Van: 5.1.2.e woo) - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: FW: Vragen CMER - startgesprek
Datum: vrijdag 15 januari 2021 12:02:00
Bijlagen: [Vragen CMER - startgesprek.xlsx](#)
[3526 Memo startgesprek.pdf](#)

Ik maak een voorstel voor verdeling wie de eerste reactie geeft

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Verzonden: vrijdag 15 januari 2021 11:42
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI

Onderwerp: Vragen CMER - startgesprek

Ha 5.1.2.e woo ,
Hier een format voor het beantwoorden van de vragen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Beleidsmedewerker milieueffectrapportage Luchtvaart

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e woo

E: 5.1.2.e woo [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e woo@minienw.nl)

Memo Startgesprek

Van	Commissie m.e.r.
Aan	Bevoegd gezag/initiatiefnemer
Onderwerp	Programma en aandachtspunten startgesprek LVB-1 voor Schiphol
Datum	14 januari 2021
Kenmerk	3526TS

Datum startgesprek: 20 januari 2020
Tijd: 09.00

Programma

9.00u – 9.10u	Kennismaking
9.10u – 9.30u	Korte introductie op het voornemen
9.30u – 10.30u	Vragen en discussie
10.30u – einde	Commissie maakt werkafspraken (besloten)

Aanwezigen

Bevoegd gezag (DGMI)

.. ..

Initiatiefnemer (DGLM / Schiphol)

.. ..

Adviseur (..)

.. ..

Commissie voor de m.e.r.

5.1.2.e woo

De werkgroep heeft zeer uiteenlopende vragen over onder andere het doel en de werking van het stelsel, over de vormgeving van de referentie en het voornemen en over verschillende van de beschreven effecten en gemaakte vergelijkingen. De lijst met vragen die volgt, moet niet worden beschouwd als een uitputtende lijst. Verder staan de vragen niet in volgorde van belangrijkheid, en ze zijn niet collectief door de werkgroep besproken. De lijst is met name een uitgangspunt voor het gesprek.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



buiten reikwijdte





buiten reikwijdte verzoek

(Deelrapport) luchtkwaliteit en depositie

- Saldering: het MER behandelt externe saldering van emissies van Lelystad Airport met Schiphol als saldo-gevende partij. Waarom legt het MER die relatie met Lelystad op het punt van stikstofdepositie?
- Kan worden gemotiveerd waarom voor het bepalen van de stikstofdepositie in de passende beoordeling een vergelijking gemaakt mag/moet worden tussen enerzijds 480K vliegtuigbewegingen met emissiefactoren die horen bij de vliegtuigvloot uit 2008 en anderzijds 500K vliegtuigbewegingen met emissiefactoren die horen bij de vliegtuigvloot uit 2020?
- Verkeersaantrekkende werking: in het document 'Wegverkeerscijfers m.e.r. voor twee scenario's Uitgangspuntendocument Verkeer' wordt niet ingegaan op de wijze waarop de hoeveelheden autoverkeer die horen bij het 480K- en het 500K-scenario zijn geschat. Kunnen de gebruikte cijfers worden toegelicht?
- Initiële fracties NO₂: bij NO₂-vorming worden bepaalde percentages initiële fractie NO₂ gekozen. Op welke referentie is deze keuze gebaseerd? (tabel blz. 116 appendix F, Deel 4, deelonderzoek luchtkwaliteit)

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: Lijstje van aandachtspunten uit advies CMER/RIVM (3456)
Datum: donderdag 29 oktober 2020 15:31:35

Beste 5.1.2.e woo

Zoals zojuist besproken deel ik met je het lijstje dat ik samen met 5.1.2.e woo heb opgesteld van relevante aspecten die naar ons inzicht in het advies van CMER/RIVM (3456) naar voren zijn gekomen.

NB: Dit lijstje is voor onze eigen referentie en niet bedoeld om uitputtend te zijn.

Groet, 5.1.2.e woo

Nr.	Aspect
1	Bereken alleen de effecten van de emissies die plaatsvinden tot op een hoogte van 3.000 ft.
2	Gebruik de waarde van 0 MW voor de warmte-inhoud tijdens vluchtfases waarin het vliegtuig van de grond is. Is het nog aan de grond, gebruik dan een warmte-inhoud van 0 MW, een bronhoogte van 6 m en een pluimstijging van 12 m. Dit resulteert in een totale bronhoogte van 18 m. Mits goed onderbouwd, kan voor de warmte-inhoud van emissies van vliegtuigen op de grond ook een andere waarde dan 0 MW worden gebruikt
3	Beschrijf in voldoende detail hoe de omvang van de stikstofemissie per fase is
buiten reikwijdte	
4	Gebruik voor het wegverkeer de standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit
5	Voor wegverkeer geldt nu een afstandscriterium van 5 km links en rechts van de weg.
6	Breng naast de stikstofdepositie in de gebruiksfase ook die van de bouwphase in beeld, ook als gaat het om een geringe hoeveelheid in vergelijking met wat vrijkomt in de gebruiksfase.
7	Gebruik voor platformgebonden bedrijvigheid, zoals die van op- en overslagbedrijven, het rekenmodel SRM2 voor bewegende bronnen en OPS voor stationaire bronnen.
8	Motiveer voor welke wijzigingen in aantallen verkeersbewegingen nog een betrouwbare uitspraak kan worden gedaan over de omvang van het te verwachten effect.
9	Alle regels die zijn opgenomen in het aanwijzings- of luchthavenverkeersbesluit of anderszins uit regelgeving voortvloeiende beperkingen ten tijde van de Europese referentiedata, dienen te worden betrokken bij het bepalen (van de emissies) van wat in de referentie maximaal mogelijk is.

5.1.2.e woo

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M + 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.2.1.e @minez.nl; 5.1.2.e woo
Onderwerp: Online informatiebijeenkomst LVB NNHS Schiphol | Voorbereiding themasessie MER Natuur
Datum: maandag 8 februari 2021 17:18:00
Bijlagen: [QA belangrijkste totaal 15 jan.docx](#)

Beste allemaal,

Voor de verdiepende themasessie MER Natuur, mag ik tijdens de online informatiebijeenkomst als sessieleider en jullie als deskundigen optreden. Om deze themasessie optimaal voor te bereiden, wil ik jullie vragen om in een uurtje het volgende door te spreken (agendaverzoek volgt nog):

- De taakverdeling: wat kunnen we van elkaar verwachten?
- Met elkaar de inhoud oefenen: vanuit het meest kritisch perspectief welke vragen kunnen we verwachten en hoe beantwoorden we die?
- Met elkaar de 4 á 5 meest kritische Q&A's voor het onderwerp benoemen en beantwoorden.

De Q&A's die uit deze voorbereiding komt, zal ik op papier zetten. Deze Q&A's nemen we op in het briefingsdossier. Zo houden we consistentie in de antwoorden/redeneerlijnen die we geven.

Graag van te voren jullie Q&A's rondsturen.

[Redacted content]

Met vriendelijke groet

5.1.2.e woo

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

@minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: Opmerkingen samenvatting MER
Datum: dinsdag 17 november 2020 15:14:00
Bijlagen: [Samenvatting_CE ADv2.pdf](#)

Beste 5.1.2.e woo

Dank voor het doorsturen van de samenvatting voor het MER. Veel van de informatie in de samenvatting komt overeen met de informatie uit Deel 1: Hoofdrapport. Bijgevoegd ontvang je onze aanvullingen/opmerkingen op de samenvatting voor het MER. 5.1.2.e woo heeft hier ook input op gegeven.

Over het algemeen:

- Stikstof: Hoe heeft het wegvallen van de PAS invloed gehad op het LVB-1? Hoe is het bestaande recht gereconstrueerd?

buiten reikwijdte

Met vriendelijke groet, 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo [@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020
Datum: maandag 12 april 2021 22:38:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)

Beste 5.1.2.e woo ik vergat mee te geven dat ik graag jullie input morgen al ontvang zodat ik deze kan verwerken in de gespreksnotitie zoals deze wordt voorgelegd aan de CMER.

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: maandag 12 april 2021 22:27

Aan: 5.1.2.e woo

CC: 5.1.2.e woo

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e

Bijgaand de integrale gespreksnotitie met kernvragen tbv eindgesprek met CMER, met alle input verwerkt zoals ontvangen van Schiphol, DGLM en LNV. Morgen wordt deze parallel nog gereviewed door andere betrokkenen bij de eerdere voorttoets van het MER. Graag ontvang ik op deze integrale versie nog jullie input, ter overweging aan het bevoegd gezag.

Over je aanbod een toelichting te geven aan de CMER. Na bespreking met mijn 5.1.2.e lijkt het ons niet opportuun voorafgaand aan het eindgesprek dit nog voor te stellen. Zoals ik aangaf gaat de CMER over haar eigen werkwijze. Eerder heb ik aan de CMER ter overweging gegeven graag een nadere toelichting te geven. Een behoefte daarvoor is niet aan ons kenbaar gemaakt. Afhankelijk van de uitkomst van het eindgesprek kan de werkgroep besluiten daar graag alsnog gebruik van te willen maken.

Groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 8 april 2021 21:14

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e woo

Hierbij onze conceptreactie op de bevindingen zoals in paragraaf 2.1 van het conceptadvies van de Commissie voor de m.e.r. beschreven. We hebben daarnaast ook nog een algemene reactie toegevoegd.

In afwachting van je reactie op mijn vorige mail ga ik er vanuit dat wij de gelegenheid krijgen om eventueel onze reactie nog bij te stellen voor jullie die naar de Commissie voor de m.e.r. sturen. Ook als er op andere punten nog behoefte is aan toelichting of als wij op andere wijze kunnen helpen horen we dat graag.

Morgen ben ik zelf niet aanwezig maar kan je 5.1.2.e gebruiken als contactpersoon.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: donderdag 8 april 2021 18:22

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Hoi 5.1.2.e woo,

Dank je voor het toesturen van het conceptadvies. Wij zullen waarschijnlijk vanavond een eerste reactie geven op de bevindingen zoals beschreven in paragraaf 2.1. Wij zouden graag de mogelijkheid krijgen om ook te reageren op de overige reacties die jullie en LNV op zullen stellen. Mogelijk dat wij naar aanleiding daarvan en de interne afstemming binnen Schiphol onze conceptreactie nog aanpassen.

Verder wil ik mijn aanbod nog een keer herhalen om op korte termijn de aanpak in de MER toe te lichten aan de Commissie voor de m.e.r. Ik denk dat dit voor hen nuttig kan zijn voor het opstellen van het definitieve advies. Zou jij mij willen laten weten of je akkoord bent met dit procesvoorstel en het aanbod voor de toelichting aan de Commissie.

en,

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:26

Aan: 5.1.2.e woo schiphol.nl>

Onderwerp: FW: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020
tk

Van: 5.1.2.e woo @eia.nl>

Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:20

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo @eia.nl>

Onderwerp: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020

Geachte 5.1.2.e

Namens onze 5.1.2.e 5.1.2.e nodigen wij u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020 dat u hierbij aantreft.

Dit overleg is gepland op **maandag 19 april 2021 om 11.30 uur**. U heeft hiervoor eerder een uitnodiging via MS Teams ontvangen. *Ik ontvang graag nog de mailadressen van andere deelnemers van uw kant zodat ik ze de vergaderlink ook toe kan toesturen.*

Wij vragen u vriendelijk om ons voorafgaand aan het overleg uw eventuele gesprekspunten toe te sturen.

Tenslotte willen wij u vragen dit conceptadvies door te sturen naar de overige betrokkenen bij Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer. Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

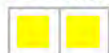
Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e woo @eia.nl

Website: www.commissiener.nl

Telefoon: +31 (0) 5.1.2.e woo



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 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: 5.1.2.e woo) - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo) - DGLM
Onderwerp: RE: Antwoorden bij de vragen van de commissie
Datum: donderdag 21 januari 2021 15:45:00
Bijlagen: [Vragen CMER v3_samengevoegd.xlsx](#)

[Bijgaand bestand retour](#)

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: donderdag 21 januari 2021 13:36

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI, 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: Antwoorden bij de vragen van de commissie

Hoi 5.1.2.e woo ,

Hierbij de antwoorden op de vragen van de Commissie. Let op dat ik de antwoorden niet heb samengevoegd met de antwoorden van jullie.

Groeten 5.1.2.e

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.

Vraag

- Kan worden toegelicht hoe het systeem met GWC gaat werken (zoals toets vooraf vs. achteraf)? Is het nakomen van de grenswaarden een inspanningsverplichting of een resultaatverplichting? En zijn er uitzonderingen (zoals baanonderhoud) die ertoe kunnen leiden dat niet moet worden voldaan aan de grenswaarden? Als dat laatste geldt voor baanonderhoud, is baanonderhoud dan geen onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering? En hoe wordt gestuurd/gehandhaafd op minimalisering van de invloed van het baanonderhoud?

- Waarom beschrijft het MER geen (effecten van) alternatieven? (Samenvatting blz. 6)

- Het voornemen heeft consequenties voor zowel het LVB als het LIB. Het LVB wordt gewijzigd op basis van de informatie uit het MER. Het LIB wordt pas later gewijzigd. Hoe zal de beoordeling van de milieugevolgen van die laatste wijziging worden vormgegeven?

- Tabel 5-3 en kaart G.13 in Deel 4 rapport geluid wijzen op meer gebruik van 04-22 (GA-verkeer?) 09-27 in het NNHS. In hoeverre is de verschuiving (in de belasting) in overeenstemming met het doel van de stelselwijziging?

- Is de beschrijving van de implementatie van Doc29 al gereed?

- In art. 4.1.2 van de ontwerp-LVB-wijziging komen maximale aantallen vliegtuigbewegingen voor de periode 2022-2024. Waarom is dat artikel opgenomen en wanneer worden die grenzen ingevuld?

- Welke dienstregeling ligt aan het voornemen ten grondslag?

- Voor general aviation wordt een opslag van 2,5% aangehouden, maar dat verkeer zit voornamelijk op de Schiphol-Oost baan (04-22). Hoe is dat verwerkt? Kan in dat verband de wijze waarop met helikopterbewegingen is omgegaan, worden toegelicht?

- Met welke concrete maatregelen wordt ervoor gezorgd dat wordt voldaan aan de 4e baanregel?

- In Deel 1 par. 10.2 staat een beschouwing over (de milieueffecten in) de referentiesituatie. Kan de daar gevolgde redenering worden toegelicht? (Bijv.: 'als effecten van de referentie worden over-schat, worden die van het voornemen onderschat' of 'doordat de referentie uitgaat van 450K be-wegingen is de referentie niet te conservatief' of 'het aantal bewegingen dat in het huidige stelsel mogelijk is, is naar verwachting hoger').
- Hoe is bij het modelleren van de situatie 2015 omgegaan met geluidpreferentieel vliegen / het baangebruik? Hoe zit de werkelijke baankeuze op dat moment in het systeem? We nemen aan dat hierbij steeds de meteotoeslag is toegepast. (Deel 4 rapport geluid, Tabel 5-1)

buiten reikwijdte

- In hoeverre wijkt het LVB-2008 scenario met oude vliegtuigtypes zoals 737-300 (70k), F70 (80k), 200k A321 (200k), MD11 (18k), B777-200 (16k) en B747-400 (26 k) af van de vloot die in 2008 en volgende jaren Schiphol aandeed? Vlogen er bijvoorbeeld nog 737-300 toestellen?

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



- Kan worden gemotiveerd waarom voor het bepalen van de stikstofdepositie in de passende be-oordeling een vergelijking gemaakt mag/moet worden tussen enerzijds 480K vliegtuigbewegin-gen met emissiefactoren die horen bij de vliegtuigvloot uit 2008 en anderzijds 500K vliegtuigbe-wegingen met emissiefactoren die horen bij de vliegtuigvloot uit 2020?

- Verkeersaantrekkende werking: in het document 'Wegverkeerscijfers m.e.r. voor twee scenario's Uitgangspuntendocument Verkeer' wordt niet ingegaan op de wijze waarop de hoeveelheden au-toverkeer die horen bij het 480K- en het 500K-scenario zijn geschat. Kunnen de gebruikte cijfers worden toegelicht?

- Initiële fracties NO₂: bij NO₂-vorming worden bepaalde percentages initiële fractie NO₂ gekozen. Op welke referentie is deze keuze gebaseerd? (tabel blz. 116 appendix F, Deel 4, deelonderzoek luchtkwaliteit)

Antwoord**Partij****11a**

1. Op grond van de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) moet met de wijziging van het LVB een beschermingsniveau ten aanzien van geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtkwaliteit worden geboden dat gelijkwaardig is aan het niveau van het eerste besluit. Het minimale beschermingsniveau wordt voor geluidbelasting uitgedrukt in maximale aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Voor externe veiligheid wordt het beschermingsniveau uitgedrukt in een maximaal aantal woningen met een bepaald externe veiligheidsrisico. De uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken wordt uitgedrukt in gram per ton vermelde waarden. Het beschermingsniveau dat met het eerste LVB (2003) werd geboden, is uitgangspunt geweest voor de latere LVB-wijzigingen. 2. Op grond van artikel 8.17a van de Wet luchtvaart moet door de exploitant van de luchthaven Schiphol jaarlijks in overleg met LVNL de gebruiksprognose voor het komende gebruiksjaar worden opgesteld. Met het onderhavige wijzigingsbesluit worden in artikel 4B.1 van het LVB de onderdelen opgenomen die in de gebruiksprognose in elk geval beschreven moeten worden. Belangrijk daarin is de toets aan de criteria voor gelijkwaardige bescherming, omdat het voorgenomen gebruik van de luchthaven daar altijd binnen moet passen. Is dat het geval dan kan op basis van het binnen de gelijkwaardigheidscriteria passende verkeersscenario de MHG bij ministeriële regeling worden vastgesteld. Zolang de MHG voor het nieuwe gebruiksjaar nog niet is vastgesteld is de MHG van het voorgaande jaar het maximum waar het gebruik binnen moet blijven (artikel 4.2.2). 3. Van groot baanonderhoud is sprake indien een start- of landingsbaan dan wel een rijbaan door gepland onderhoud langer dan 16 uur buiten gebruik is. Indien groot baanonderhoud nodig is wordt door de luchthaven Schiphol een aanvraag ingediend bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een vrijstelling van de punten met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik die zijn opgenomen onder regel 1 in de bijlage bij het LVB. De vrijstelling wordt vervolgens door de minister - na afweging van de betrokken belangen - verleend in de vorm van een ministeriële regeling op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. In de ministeriële regeling wordt opgenomen van welke punten genoemd onder regel 1 mag worden afgeweken, met name op het punt van de preferentietabellen. Zo nodig wordt in de regeling een vervangende preferentietabel opgenomen. Voorts worden in de regeling tijdstip en duur van het Het nieuwe stelsel voor Schiphol is gebaseerd op de diverse Aldersadviezen die zijn uitgebracht. In dat kader zijn alternatieven bekeken en keuzes gemaakt. In het MER zijn daarom geen alternatieven meer meegenomen.

DGLM

DGLM

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden de ruimtelijke consequenties, inclusief in bestemmingsplannen op te nemen beperkingengebieden, bepaald die onder andere voortvloeien uit het gebruik van de luchthaven. Er is voor gekozen om het LIB niet tegelijkertijd met het LVB te wijzigen. Van enkele actuele ontwikkelingen, zoals de aanbevelingen van de WHO over geluid, de uitkomsten van het onderzoek naar ultrafijn stof, de discussie over meten versus berekenen van vliegtuiggeluid en de herindeling van het luchtruim, kan niet worden uitgesloten dat deze effect zullen hebben op de LIB-contouren en de bijbehorende regels. Het nu al volledig aanpassen van de contouren zou daarom mogelijk onwenselijke consequenties hebben en kan de mogelijkheden om te komen tot een toekomstbestendig beleid ten aanzien van wonen/vliegen beperken. Om niet onnodig gebieden te beperken en om in gebieden waar risico's toenemen te zorgen voor adequate bescherming wordt op dit moment onderzocht of we een eerste stap te zetten met het actualiseren van de beperkingengebieden, door vooruitlopend op de uitkomsten van de lopende studies op basis van het MER gebieden te identificeren waar beperkingen kunnen worden versoepeld en waar beperkingen moeten worden aangescherpt, de zogenoemde 'no-regret gebieden'. Dit zijn gebieden waarvan we nu al zeker weten dat de uitkomsten van de eerdergenoemde onderzoeken en lopende trajecten er geen invloed op gaan hebben. Het toekomstige wonen-vliegen beleid wordt vervolgens uitgewerkt op basis van de Luchtvaartnota.

[DGMI] De wijziging van het luchthavenindelingsbesluit valt onder categorie D 6.2 van het besluit milieueffectrapportage. Dat betekent dat er een MER-beoordelingsplicht aan voorafgaat. Op het moment dat voornemen tot deze wijziging bekend is zal deze beoordeling worden uitgevoerd. Waarbij ook de actualiteit, reikwijdte en detailniveau van de reeds doorlopen MER-procedure voor de wijziging van het LVB-1 zal worden afgewogen.

Belangrijk nadeel van het huidige stelsel met handhavingspunten is dat gestuurd wordt op het voorkomen van overschrijding van grenswaarden voor geluid in die handhavingspunten. Dat kan er toe leiden dat een baan moet worden ingezet die vanuit het oogpunt van geluidhinder minder preferent is om overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt bij een meer preferente baan te voorkomen. In het nieuwe stelsel is dit nadeel weggenomen doordat wordt uitgegaan van in het LVB op te nemen regels voor strikt preferentieel baangebruik. Deze leiden ertoe dat zoveel mogelijk de banen worden ingezet die de minste hinder veroorzaken. De grenswaarden voor geluid in handhavingspunten zijn komen te vervallen.

Met het MER 2020 zijn de empirische gegevens die gebruikt worden voor de voorspelling van het baangebruik geactualiseerd. De toename van het gebruik van de Buitenvelterbaan en de Aalsmeerbaan is daar het gevolg van.

Ja het methodenrapport is beschikbaar ->

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/04/17/bijlage-1-nlr-cr-methodenrapport-doc29>. Het NLR heeft afgelopen jaar onderzoek gedaan naar een eerste verkennende stap voor een hulpmiddel (tool) voor het publiekelijk beschikbaar stellen van het Doc29-model Schiphol op grond van beschikbare data en berekeningen uit het concept MER NNHS. De Kamer wordt hierover geïnformeerd tegelijkertijd met de aanbidding van het nog lopende onderzoek naar de haalbaarheid van de implementatie van Doc29 voor de overige burgerluchthavens.

Profielen zijn nog niet in een document beschikbaar (referenties)

Als gevolg van de sterke terugval van het aantal vliegtuigbewegingen door de covid-19- DGLM pandemie ontstaan kansen om een beheerste ontwikkeling terug naar de maximale capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. In het ontwerpbesluit is hiertoe een artikel opgenomen dat deze mogelijkheid creëert. De invulling van dit artikel volgt naar aanleiding van ontwikkelingen op de luchthaven de komende maanden en is voorafgaande aan de definitieve publicatie van het LVB gereed. De invulling wordt beperkt door het systeem van slots en is mede afhankelijk van de ontwikkelingen op de luchthaven de komende maanden. De introductie van het instrument voorkomt dat binnen korte tijd weer sprake is van de maximale capaciteit als gevolg van strategisch gedrag door vliegtuigmaatschappijen. Geleidelijk herstel leidt ook tot een beperking van hinder rondom Schiphol. Daarnaast ontstaan er meer mogelijkheden om te sturen op netwerkqualiteit, het herstel loopt namelijk meer in de pas met de behoefte aan slots van de maatschappijen die van belang zijn voor de hubfunctie van Schiphol. Ik zal uw Kamer over de invulling hiervan nader informeren.

De dienstregeling is een onderdeel van wat in het MER de situatie wordt genoemd, deze zijn in deel 3 beschreven. De referentiesituatie met 450.000 vliegtuigbewegingen in 2015 is gebaseerd op de dienstregeling in 2015. De voorgenomen activiteit met 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 is gebaseerd op de dienstregeling in 2018 waarbij verkeer is toegevoegd om op 500.000 vliegtuigbewegingen te komen. Schiphol

Zie hiervoor de beantwoording op slide 6 van de presentatie van 20 januari van het MER. Schiphol

Richting de toekomst wordt er nu gewerkt aan de implementatie van een 'aparte' gebruikersruimte voor maatschappelijk verkeer. Dit vergt zowel een wetswijziging als ook een nieuw geluidsmodel voor de modellering van helikoptergeluid.

Zie hiervoor de beantwoording op slide 4 van de presentatie van 20 januari van het MER. Maatregelen voor het beheersen van het gebruik van de vierde baan zijn het verhogen van de On Time Performance en beperken van de inzet van de vierde baan zodra het maximum is bereikt. Schiphol

Deze paragraaf richt zich op het verschil tussen de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie. Dit verschil (het effect) is groter ('wordt overschat') als de milieueffecten van de referentie van de referentie zijn onderschat. Schiphol

Het startpunt in de situatie 2015 is geluidspreferentieel baangebruik. Dus zowel voor de voorgenomen activiteit als met het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten. Voor het huidige stelsel zal, om de ruimte binnen de grenswaarden te kunnen benutten, in beginsel preferentieel worden gevlogen. Hiervan zal echter afgeweken (moeten) worden, i.e. er is dan geen sprake meer van preferentieel vliegen meer, op een locatie de grenswaarde dreigt te worden overschreden. De inzet van deze stuurmaatregelen is gesimuleerd. De meteoteslag is steeds in alle situaties toegepast. Schiphol

Nee; de aanpassing is gericht op het veilig gebruik van afhankelijke banen. Zie ook:
<https://www.lvn.nl/omgeving/procedurewijzigingen>

DGLM -> Schiphol.

buiten reikwijdte

chiphol

DGLM

In casu LVB-1 is het toetsingskader de Wet luchtvaart waarin is opgenomen dat: "Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit." Het beschermingsniveau dat met het eerste LVB (2003) werd geboden, is uitgangspunt geweest voor de latere LVB-wijzigingen.

DGMI

In beginsel dient de commissie te toetsen of het MER alle essentiële milieuinformatie bevat om een besluit te nemen. Van de commissie wordt verwacht dat zij een oordeel uitspreekt over of het MER voldoende inzichtelijk maakt dat het nieuwe stelsel voldoet aan deze norm. De actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria, de implementatie van de Doc29 en het ontwerpproces ten behoeve van de implementatie is uitvoerig gedocumenteerd en verantwoord. Bij iedere actualisatie zijn de aanpak en resultaten gedeeld en besproken met een expertgroep bestaande uit de Commissie m.e.r., PBL en het Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR). Het oordeel van de experts is steeds schriftelijk gerapporteerd aan het ministerie. Als onderdeel van het voorliggend adviestraject wordt niet verwacht dat de Commissie zich over dit ontwerpproces nogmaals uitspreekt.

De GWC tabel rechtsboven is sinds 2004 vier keer geactualiseerd, zie het To70 rapport:

Schiphol

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/04/17/bijlage-3-to70-rapport-gelijkwaardige-bescherming-omgeving-schiphol-actualisatie-gelijkwaardigheidscriteria/bijlage-3-to70-rapport-gelijkwaardige-bescherming-omgeving-schiphol-actualisatie-gelijkwaardigheidscriteria.pdf>

De criteria in de tabel linksboven betreft de criteria volgend uit de actualisatie in 2018. De criteria in de tabel rechtsboven betreft de criteria uit de actualisatie in 2013. De tabel onder betreft de criteria uit de actualisatie in 2017. Zie ook de beantwoording op slide 7 van de presentatie van 20 januari van het MER.

Nee. De GWC en de toets aan de GWC gaan bij het WBS van 2005 uit van het WBS zoals destijds (2006/2007) is samengesteld. Schiphol

De effecten van een onwtikking zijn niet afzonderlijk in kaart gebracht, maar steeds in totaliteit met alle ontwikkelingen (via het gebruik van recentere empirische gegevens. Schiphol

Kaart G.12 geeft de vergelijking van de referentiesituatie met de voorgenomen activiteit bij 450.000 vliegtuigbeweging. Deze situaties verschillen alleen in de verdeling van het verkeer over de banen en routes, als gevolg van het niet inzetten van de stuurmaatregelen die met het huidige stelsel nodig zijn. De effecten hiervan zijn zichtbaar bij de vertrekroute die loopt tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (de Spykerboor route) en aan de zuidkant van de Zwanenburgbaan. Er zijn ook locaties waar de geluidbelasting toeneemt, maar die toenames zijn relatief kleiner doordat daar grotere aantallen verkeer worden afgehandeld. Bijvoorbeeld, als er van de Zwanenburgbaan bewegingen worden verplaatst naar de Kaagbaan heeft dat relatief meer impact op de Zwanenburgbaan dan de Kaagbaan omdat de laatste reeds meer wordt gebruikt. Schiphol

waarom MHG -> zet alles op 1 baan. Contouren maken ruimtelijke verdeling inzichtelijk. DGLM

Nee, dit is niet inzichtelijk gemaakt; de focus ligt op de jaargemiddelde effecten. Schiphol

De validatie moet de (voldoende) correcte werking van de verschillende modellen en aannamen in samenhang aantonen. De totstandkoming van de verkeersprognoses is gebaseerd op een veronderstelde dienstregeling, een simulatiemodel voor de inzet van de tweede baan, een model voor de inzet van de banen bij het weer, de modellering van de vliegpaden, etc. Schiphol

Dit betreft de sluiting van de ARTIP 2C naderingsroute. Deze operationele wijziging is, net als bijvoorbeeld de wijziging van de zichtlimieten, geen effect van het stelsel. Schiphol

LNV heeft in haar handhavingsbesluit vastgesteld dat de gebruiksruijnte wordt bepaald door het LVB2008 met 480.000 vliegtuigbewegingen zoals die destijds ingevuld had kunnen worden. Met de emissies behorende bij deze vloot is vervolgens de stikstofdepositie bepaald die onder het LVB2008 mogelijk was. Voor de beoogde situatie 2020 met 500k vliegtuigbewegingen uitgegaan van de te verwachten vlootsamenstelling voor 2020 met de daarbij behorende emissiefactoren. Zie hiervoor ook de beantwoording op slide 8 van de presentatie van 20 januari van het MER.

Schiphol / DGMI

De hoeveelheden autoverkeer zijn in het 480k scenario zijn gebaseerd op de stoelcapaciteit van de vliegtuigen in de dienstregeling bij 480k in vergelijkingen de capaciteit bij 500k; gemiddeld is de stoelcapaciteit in de vloot bij 480k groter.

Schiphol

De referentie betreft "Project for the Sustainable Development of Heathrow – Report of the Air Quality Technical Panels". In item 64 tabel 3.3 is een gemiddelde fractie initieel NO2 gegeven als functie van de thrust-setting, met als advies uit te gaan van de genoemde gemiddelde waarden. De toegepaste percentages in de bijlage zijn (helaas) niet geactualiseerd. De toegepaste fractie voor de categorie stijgen is op basis van de thrustsetting in deze fase ($\leq 85\%$) conservatief gesteld op 15%. Dit percentage is conform tabel 3.3 ook gebruikt voor dalen en landen.

Schiphol

Schiphol

Schiphol



Schiphol

Van: 5.1.2.e woo DGMI
Aan: 5.1.2.e woo (To70)"
Cc: 5.1.2.e woo @gmail.com
Onderwerp: RE: Conceptversie van de MER voor Schiphol
Datum: donderdag 5 november 2020 14:31:41
Bijlagen: image001.png
 image003.png
 image005.jpg

Beste 5.1.2.e woo,

Bedankt voor deze geactualiseerde versie (incl. TC). Bij deze bevestig ik de ontvangst van:

- Deel 1: Hoofdrapport
- Deel 2: Achtergronden
- Deel 3: Scenario's
- Deel 4: Geluid, Externe Veiligheid, Ruimtelijke Ordening, Natuur en Passende Beoordeling

Groet, 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....
Van: 5.1.2.e woo (To70)

Verzonden: donderdag 5 november 2020 00:13

Aan: 5.1.2.e woo DGMI

CC: 5.1.2.e woo @gmail.com

Onderwerp: Conceptversie van de MER voor Schiphol

Beste 5.1.2.e woo

Hierbij stuur ik, mede namens 5.1.2.e woo, de conceptversie van de MER voor Schiphol. 5.1.2i

.....
 met daarin:

- Deel 1: Hoofdrapport
- Deel 2: Achtergronden
- Deel 3: Scenario's
- Deel 4: Geluid, Externe Veiligheid, Ruimtelijke Ordening, Natuur en Passende Beoordeling

Van de meeste documenten is zowel een "schone versie" als een versie met track changes bijgevoegd, m.u.v. Deel 2 en de POB.

Het 'Deel 4 Deelonderzoek Luchtkwaliteit' is niet opnieuw bijgevoegd. De laatste versie daarvan heeft Ed jullie al eerder gestuurd. De samenvatting wordt in de komende dagen afgerond.

Met de huidige versies is de inhoud voor het MER nu compleet (m.u.v. de samenvatting) en bij jullie. Wij werken de komende periode nog door om tekstueel de puntjes op de i te zetten en de opmaak in orde te maken.

Zou je s.v.p. de goede ontvangst willen bevestigen, zodat we zeker weten dat de bestanden in goede orde zijn ontvangen? Alvast dank!

Groet,

5.1.2.e woo

To70 | 5.1.2.e woo

Mob: 5.1.2 e woo

Email: 5.1.2.e woo [@to70.nl](mailto:5.1.2.e woo@to70.nl)

Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands

Tel: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e woo) - DGMI
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Erratum PB Schiphol
Datum: donderdag 14 januari 2021 19:54:00
Bijlagen: image001.png

5.1.2.e woo

Als ik deze tabel vergelijk met de tabel zoals opgenomen in de meest recente versie van de passende beoordeling (dd 16 november 2020) constateer ik dat deze identiek zijn. Ziet dit erratum alleen op de versie van 30 oktober (die vervangen is door de versie van 16 november)? Hoe moet ik dit erratum precies duiden?

Dank, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: woensdag 13 januari 2021 10:03

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI

Onderwerp: Erratum PB Schiphol

Beste 5.1.2.e woo,

Bij het beantwoorden van vragen van LNV t.b.v. het opstellen van het ontwerpbesluit voor Schiphol zijn we tegen een erratum aangelopen in de passende beoordeling. In de versie van 30 oktober 2020 zijn in tabel 3-2 per abuis emissieresultaten gepresenteerd uit stikstofberekeningen gedaan met versie 19A van Aeries, terwijl deze resultaten vervangen hadden moeten worden door resultaten uit versie 20.

Hieronder vind je een aangepaste tabel 3-2 overeenkomstig de berekening met kenmerk: Ryq8qrPSPeJG (26 oktober 2020), van versie 20 van Aeries. Voor de uitkomsten en conclusie van de passende beoordeling heeft dit erratum geen gevolgen.



Vriendelijke groeten,

5.1.2.e woo

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: 5.1.2.e woo - BSK
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo - 5.1.2.e woo - DGB; 5.1.2.e woo 5.1.2.e woo
 5.1.2.e woo @rvo.nl; 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo) - HBJZ @minez.nl);
Bcc: 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: RE: Memo uitgangspunten berekeningen stikstofdepositie
Datum: woensdag 19 augustus 2020 16:19:00

Beste 5.1.2.e woo

Dank voor deze memo. Vanwege mijn verlof is deze even blijven liggen. Ik spreek het document graag nog even met je door, omdat ik nog een paar vragen heb.

Zoals je schrijft is het doel van deze memo in eerste instantie om een overzicht te bieden van de verschillende uitgangspunten voor rapportage over deze milieuaspecten. Zodat deze zoveel mogelijk consistent is, en waar verschillen zijn in benadering deze uitlegbaar en navolgbaar is. Als korte intro op m'n resterende vragen, in algemene zin dient het MER verschillen tussen alternatieven te laten zien én aan te tonen of er een uitvoerbaar (vergunbaar) alternatief is. Anders gezegd, wat is de meerwaarde van de stelselwijziging, hebben we nou in beeld of het nieuwe stelsel beter functioneert dan het oude (effect voorgenomen activiteit)? En specifiek voor de gevolgen van het vliegverkeer op natuur, kan voldaan worden aan de eisen van de Wet natuurbescherming (toets aan norm), ook bij eventuele wijziging van voorzienbare omstandigheden? In de beschrijving van wat in het MER in kaart wordt gebracht herken ik de dubbeldoelstelling zoals ik hierboven beschrijf. Omdat deze beide doelstellingen niet onderscheidenlijk verder worden uitgewerkt in de memo voor de verschillende milieuaspecten nog een aantal resterende vragen:

Met betrekking tot het effect van de voorgenomen activiteit zijn de definities uit het NRD NNHS Schiphol scherper. Het betreft een vergelijk met de referentiesituatie ("de situatie zoals deze zonder de beoogde wijziging van de wet- en regelgeving zou zijn, oftewel: de situatie waarbij het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten wordt voorgezet"). En niet zoals de memo stelt een vergelijk met "de situatie ten tijde van de start van de procedure in 2015".

- De memo lijkt te suggereren dat er een verschil in definitie van de referentiesituatie is voor de verschillende milieuaspecten? Wat is hiervoor de onderbouwing?
- Het grenswaardenscenario MER KT 2007 beschrijft het verkeer tot 474.600 verkeersbewegingen (handelsverkeer). Dit was destijds in het MER beschreven op basis van berekeningen en analyses als het meest 'robuuste scenario'. De concept MER NNHS stelt daarentegen dat "het aantal bewegingen teruggebracht moeten worden naar (indicatief) 459.000 om binnen de grenswaarden in handhavingspunten te blijven". Is voor de effectbeschrijving van de voorgenomen activiteit op natuur dit uitgangspunt wezenlijk anders en is dat ook navolgbaar?

Met betrekking tot de toets aan de norm is de verschilberekening zoals gevraagd door LNV van belang, zodat het voornemen kan worden afgezet tegen de 'bestaande rechten'.

- Onduidelijk blijft waarom de NO₂-concentratie voor de bepaling van de bestaande rechten niet meegenomen wordt als beperkende factor (gelijk aan het NO_x-gelijkwaardigheids criterium uit het LVB 2008)? Destijds zijn immers mitigerende maatregelen voorgeschreven en vastgelegd in het LVB2008. In de memo is een redenering opgenomen refererend naar de huidige praktijk. Uitgaande van de lokale emissies (cf beoogde benadering bestaande rechten; situatie 1 AERIUS uitvoerbestand) is hiermee niet onderbouwd waarom met de destijds voorgeschreven mitigerende maatregelen in deze situatie alsnog voldaan had kunnen worden aan het destijds geldende toetsingskader (Bkl 2005).
- Wordt het aspect stikstofdepositie onderdeel van de robuustheids- en toekomstbestendigheidanalyse, zoals in concept MER NNHS ook opgenomen voor het aspect geluid?

Zou je even contact op willen nemen zodat we op korte termijn een afspraak kunnen plannen?

Dank en groet, 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M +316 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e woo**Verzonden:** vrijdag 7 augustus 2020 11:26**Aan:** 5.1.2.e woo - BSK**CC:** 5.1.2.e woo - DGB ; 5.1.2.e woo - DGB ; 5.1.2.e woo**Onderwerp:** Memo uitgangspunten berekeningen stikstofdepositie

Dag 5.1.2.e woo ,

op 9 juli hebben we overleg gehad over de beoogde aanpak voor bepaling van de maximale stikstofdepositie van Schiphol volgens het verzoek van het ministerie van LNV. Toen is de wens uitgesproken de uitgangspunten van een dergelijke bepaling zorgvuldig op papier te zitten. Ook is gevraagd om het verschil met uitgangspunten voor geluid, emissies en externe veiligheid in het MER inzichtelijk te maken. In samenwerking met DGLM heeft Schiphol hiervoor een memo opgesteld, te vinden in de bijlage.

Vriendelijke groet en een fijn weekend gewenst,

5.1.2.e woo

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: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo @minez.nl; 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: Online informatiebijeenkomst LVB NNHS Schiphol | Voorbereiding themasessie MER Natuur
Datum: donderdag 11 februari 2021 12:31:00
Bijlagen: QAs themasessie natuur rev 5.1.2e .docx

Nog een laatste versie met revisie op eerdere beantwoording.

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: donderdag 11 februari 2021 11:56

Aan: 5.1.2.e woo @minez.nl; 5.1.2.e woo

Onderwerp: RE: Online informatiebijeenkomst LVB NNHS Schiphol | Voorbereiding themasessie MER Natuur

Beste heren,

Bijgevoegd de eerste inventarisatie van QA's. Met dank ook aan 5.1.2.e Graag ontvang ik uiterlijk morgen jullie aanvullingen in vragen en antwoorden. Voor de beantwoording heb ik een voorzet gedaan qua wie daarin de lead heeft. Graag ook nog in de richting van 5.1.2.e aangeven welke visuals (figuren/tabellen) we achter de hand beschikbaar willen hebben in de vorm van een presentatie.

Over de vragen die gisteren aan de orde kwamen:

- Deelnemerslijst: De definitieve deelnemerslijst voor de plenaire- en themasessie wordt één dag van te met ons gedeeld. De conceptlijst kan eerder worden rondgestuurd.
- Scherm delen: 5.1.2.e zal zorgen dat alleen de sessieleider en experts het beeld kunnen delen. En dat andere deelnemers hun beeld niet kunnen delen.

Groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: maandag 8 februari 2021 17:18

Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo

@minez.nl) 5.1.2.e woo @minez.nl>; 5.1.2.e woo

@rhdhv.com>

Onderwerp: Online informatiebijeenkomst LVB NNHS Schiphol | Voorbereiding themasessie MER Natuur

Beste allemaal,

Voor de verdiepende themasessie MER Natuur, mag ik tijdens de online informatiebijeenkomst als sessieleider en jullie als deskundigen optreden. Om deze themasessie optimaal voor te bereiden, wil ik jullie vragen om in een uurtje het volgende door te spreken (agendaverzoek volgt nog):

- De taakverdeling: wat kunnen we van elkaar verwachten?
- Met elkaar de inhoud oefenen: vanuit het meest kritisch perspectief welke vragen kunnen we verwachten en hoe beantwoorden we die?
- Met elkaar de 4 á 5 meest kritische Q&A's voor het onderwerp benoemen en beantwoorden.

De Q&A's die uit deze voorbereiding komt, zal ik op papier zetten. Deze Q&A's nemen we op in het briefingsdossier. Zo houden we consistentie in de antwoorden/redeneerlijnen die we geven. Graag van te voren jullie Q&A's rondsturen. 5.1.2.ijo 5.2.1

[Redacted content]

5.1.2 i ja. 5.2.1

Met vriendelijke groet, 5.1.2 e woo

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M +316 5.1.2 e woo

5.1.2 e woo [@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo (To70); 5.1.2.e woo @gmail.com; 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.
Datum: vrijdag 16 april 2021 23:06:24

Ha 5.1.2.e woo dank! Alvast even wat opmerkingen op de mail. Ook omdat ik morgen maar kort kan aansluiten (max 20 min).

Ppt stikstofberekening:

- Kun je de volgende opmerking uit je ppt onderbouwen met verwijzing naar deel 3 of deel 4 MER?
 "Voor 18 van de 21 geluidscategorieën is het meest voorkomende vliegtuigtype in 2007/2008 geselecteerd. "
- plaatje met vergelijk nox/Ito voor bepaalde klasse heeft wel opmerkelijke as-keuze, waardoor onderlinge verschillen minder goed zichtbaar zijn. Zou je de maximum kunnen aanpassen aan de waarden voor verschillende vliegtuig/motortype?

Ppt referentiesituatie:

"Het vigerende stelsel biedt geen ruimte voor autonome ontwikkeling (zoals deze inmiddels is opgetreden)" klinkt mij wat onlogisch. Ik zou zeggen dat er altijd ruimte is voor autonome ontwikkelingen (zo staat het ook in NRD). Neem aan dat in 2007 ook is onderzocht of bij andere ontwikkelingen dan destijds verondersteld nog steeds gevlogen kan worden met het stelsel zoals in Ivb 2008 vastgelegd. In extreme zou je met deze stelling kunnen zeggen dat geen enkel eerder besluit met handhavingpunten ruimte zou bieden voor autonome ontwikkelingen?

↳ begrijp dat de stellingname is dat de ontwikkelingen die de commissie beschrijft over zichtlimieten, nadp2 of tijdelijke nachtsluiting zouden niet hebben kunnen plaatsvinden onder vigerend stelsel. Uit de ppt wordt me de onderbouwing nog niet direct duidelijk. Ik zou dan een redenering verwachten met aantal bewegingen en grenswaarden.

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e woo (To70) 5.1.2.e woo @to70.nl>
Datum: vrijdag 16 apr. 2021 9:10 PM
Aan: 5.1.2.e woo @gmail.com 5.1.2.e woo @schiphol.nl>, 5.1.2.e woo @minlnv.nl>, 5.1.2.e woo - DGMI
 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGLM
 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.

Allen,

Bijgevoegd de twee presentaties.

Tot morgen!

Groet,

5.1.2.e woo

To70 | 5.1.2.e woo

Mob: 5.1.2.e woo

-----Original Appointment-----

From: 5.1.2.e woo

Sent: 16 April 2021 20:13

To: 5.1.2.e woo DGMI - 5.1.2.e woo lenW - 5.1.2.e woo
5.1.2.e woo (To70)

Subject: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.

When: 24 April 2021 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Where: Skype-vergadering

Hoi allen,

Hierbij de uitnodiging voor de generale voor het overleg met de Commissie. 5.1.2.e woo zal de presentaties toesturen.

5.1.2.e woo

5.1.2i

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: 5.1.2.e woo [redacted] DGMI
Aan: 5.1.2.e woo [redacted]
Cc: 5.1.2.e woo [redacted] @to70.nl; 5.1.2.e woo [redacted] @nlr.nl; DNV GL - 5.1.2.e woo [redacted]
Onderwerp: RE: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS
Datum: vrijdag 13 november 2020 09:34:36

Beste 5.1.2.e [redacted]
 Zie bijgaand een reactie op je opmerkingen in het groen.
 Groet, 5.1.2.e woo [redacted]

Van: 5.1.2.e woo [redacted]

Verzonden: donderdag 12 november 2020 15:53

Aan: 5.1.2.e woo [redacted] - DGMI

CC: 5.1.2.e woo [redacted] 5.1.2.e woo [redacted] @to70.nl; 5.1.2.e woo [redacted] @nlr.nl) ; DNV GL -
 5.1.2.e woo [redacted]

Onderwerp: RE: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS

Hoi 5.1.2.e woo [redacted],

Wij twee opmerkingen bij onderstaande verzoeken.

- 1) De reconstructie van het bestaande recht is gebaseerd op het scenario van LVB2008. Dat beschrijven wij in deel 3 in hoofdstuk 8. Bij die reconstructie een vergelijking opnemen met het huidige gebruik is verwarrend omdat dit geen relatie heeft met de reconstructie. Ook op een ander plaats in het MER is dit een vergelijking die niet goed past in de effecten die worden onderzocht. Wij stellen daarom voor om de informatie los van het MER aan jullie toe te sturen. Dan vermijden we verwarring in de MER zelf en kunnen jullie de data toch gebruiken voor eigen vergelijkingen.

Gevraagd is om inzicht te geven in de gemiddelde NOx/LTO (2020, huidig gebruik) en de NOx/LTO op basis van selectie (2008, bestaand recht); incl. aantal vliegtuigbewegingen met geselecteerde vliegtuig/motortypecombinatie dat daadwerkelijk is voorgekomen in 2008. Zoals ook opgenomen in Tabel 3 en Tabel 7 van het Adecs rapport, onderliggend aan PB Lelystad Airport. Het betreft hier niet een vergelijking, maar inzicht in resultaat van gemaakte keuzes afzonderlijke voor beide situaties (bestaand recht, en huidig gebruik).

- 2) We zullen in het luchtkwaliteitsrapport een beschrijving opnemen van de verfijndere modellering die (met LeasIT) wordt toegepast voor het berekenen van de emissies voor de luchtconcentratie en depositieberekeningen in vergelijking tot de RMI. Het NLR waarschuwt wel dat tussenresultaten maar beperkt beschikbaar zijn en aanpassing van de software vereisen om deze te kunnen rapporteren. Ik verwacht dat we dit onderwerp daarom grotendeels kwalitatief zullen kunnen beschrijven.

Gevraagd is om de verklaring van de verschillen herleidbaar en inzichtelijk te presenteren voor de relevante aspecten van de berekening zodat aannames en uitgangspunten vergeleken kunnen worden. Als het softwarepakket/model daarin beperkingen kent in het kwantificeren van deze informatie kan gekozen worden dit op een hoger aggregatieniveau te presenteren. En kan voor de relevante aspecten van de berekening die niet afzonderlijk kunnen worden gekwantificeerd volstaan worden met een kwalitatieve beschrijving.

5.1.2.e woo [redacted]

Van: 5.1.2.e woo [redacted] - DGMI 5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 11 november 2020 21:43

Aan: 5.1.2.e woo [redacted] @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] @nlr.nl)'

<5.1.2.e woo [redacted] @nlr.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] @dnvgl.com>; 5.1.2.e woo [redacted] (To70)'
 5.1.2.e woo [redacted] @to70.nl>

CC: 5.1.2.e woo [redacted] - DGMI <5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] (WVL)

5.1.2.e woo [redacted] @rws.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] - DGMI 5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted]

5.1.2.e woo [redacted] - HBZ <5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] DGMI

5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] - DGLM

5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] - DGLM

5.1.2.e woo [redacted] @minienw.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] @rivm.nl>; 5.1.2.e woo [redacted]

5.1.2.e woo [redacted] @rivm.nl>; 5.1.2.e woo [redacted] @minlnv.nl>; 5.1.2.e woo [redacted]

5.1.2.e woo [redacted] @minlnv.nl>

Onderwerp: RE: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS

5.1.2.e woo [redacted]

Afgelopen maandag en dinsdag zijn door DGMI en LNV verduidelijkende vragen gesteld aan de

opstellers en betrokken adviseurs van de passende beoordeling en onderliggende stikstofdepositieberekeningen van Schiphol en Lelystad Airport. Als vervolg op deze besprekingen ontvang je met deze mail ten behoeve van het MER NNHS Schiphol het overzicht van aanvullingen benodigd op het concept luchtkwaliteitsrapport en conceptversie Deel 3, Scenario's:

Deel 3, Scenario's

- Referentie naar RMI voor gehanteerde TIM-tijden om te komen tot sortering vliegtuig/motortypecombinatie per geluidscategorie.
- Per geluidscategorie inzicht in gemiddelde NOx/LTO (2020, huidig gebruik) en de NOx/LTO op basis van selectie (2008, bestaand recht); incl. aantal vliegtuigbewegingen met geselecteerde vliegtuig/motortypecombinatie dat daadwerkelijk is voorgekomen in 2008.
- Inzicht in gemaakte keuzes in berekeningen ter correctie van "onrealistische emissiegegevens" in RMI database.

Luchtkwaliteitsrapport

- Verklaring van verschil tussen NOx-emissietotalen RMI en Lease-IT model; waarbij verschillen herleidbaar gepresenteerd worden voor de relevante aspecten van de berekening (e.g. vlootsamenstelling, baangebruik, tijden per fase, brandstofstroom per fase, en gehanteerde emissie-index per fase).
- Beschrijving consistent met PB Schiphol wat betreft de toename van NOx-emissies met 10% (als mogelijke ontwikkeling over komende 5 tot 10 jaar); neem dit ook over in Deel 1, H8 om inzichtelijk te maken dat ook bij andere ontwikkelingen de voorgenomen activiteit passend blijft binnen de reconstructie van het bestaand recht.
- Onderbouwing van afwijkende NOx-emissies als gevolg van proefdraaien in het 480k-LVB2008-scenario.

Groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: vrijdag 6 november 2020 23:32

Aan: 5.1.2.e woo schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @nlr.nl

<5.1.2.e woo @nlr.nl>; 5.1.2.e woo @dnvgl.com>

CC: 5.1.2.e woo DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo @rws.nl'

5.1.2.e woo @rws.nl>; 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo - HBZ 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGMI

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM

5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo 5.1.2.e woo @rivm.nl>; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @rivm.nl>

Onderwerp: RE: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS

Beste 5.1.2.e woo,

Dank voor het doorsturen van de meest recente versie van het luchtkwaliteitsrapport. Het bevat veel meer informatie dan de eerdere versie. In deze mail ontvang je de bevindingen van DGMI op het concept luchtkwaliteitsrapport. Zoals besproken zijn deze bevindingen tot de eerste zes hoofdstukken. Het hoofdstuk betreffende stikstofdepositie en reconstructie 'bestaand recht' zal in samenhang met de passende beoordeling volgende week worden besproken. De overige hoofdstukken worden nog aangevuld.

Groet, 5.1.2.e

- 1) (T) Uit o.a. de passende beoordeling is duidelijk geworden dat naar verwachting de NOx uitstoot per vliegtuig de komende 5-10 jaar gaat toenemen. In de beschrijving van de uitgangspunten wordt in het luchtkwaliteitsrapport hier geen melding van gemaakt. Het lijkt logisch om voor tenminste het zichtjaar 2025 met deze toename rekening te houden. Wanneer rekening wordt gehouden met een 10% toename van de NOx uitstoot de komende 5-10 jaar dan is 2025 mogelijk het zichtjaar met de hoogste bijdrage. Voor de stikstofdepositieberekeningen zou 2025 daarmee een beter zichtjaar zijn dan 2020 want het beschrijft de meest belastende situatie.
- 2) (T) De beschrijving (in samenvatting en hoofdtekst) van het effect van de voorgenomen activiteit dient ook aan te tonen dat het effect van de voorgenomen activiteit in vergelijking met de referentiesituatie op luchtkwaliteit niet wordt onderschat. Bij de bespreking van de resultaten worden nu effecten toegekend aan de voorgenomen activiteit die feitelijk het gevolg zijn van een

veranderende vlootsamenstelling.

In paragraaf 6.7 staat het volgende:

"Voor 450k_HS en 450k_NNHS is voor de berekeningen, voor zowel 2015 als 2020, uitgegaan van de vlootsamenstelling zoals verwacht voor het jaar 2015. Voor 500k_NNHS is uitgegaan van de vlootsamenstelling zoals verwacht in 2020 (voor zowel 2020 als 2025)".

In de Toelichting op de referentiesituatie in het MER NNHS Schiphol, dd 9 oktober 2019 is eerder door Schiphol aangegeven dat:

"Voor luchtkwaliteit wordt in het MER gekeken naar de effecten op NOX, PM10 en EC en VOS. Voor NOX, EC en PM10 kan beredeneerd worden dat de situatie 2015 conservatief is vergeleken met een situatie waarin de autonome ontwikkeling zou worden beschouwd. Voor VOS zijn de effecten als gevolg van autonome ontwikkeling wel gunstig. Hierdoor is de berekening voor deze stoffen in de referentiesituatie mogelijk niet conservatief vergeleken met een situatie waarin de autonome ontwikkeling zou worden beschouwd."

Buiten reikwijdte

- 4) (A) Er ontbreken meerdere literatuurverwijzingen die onderbouwen waarom de emissiefactoren van bv. de GPU's in 2015, 2020 en 2025 lager zijn. Om de emissiefactor voor 2008 te herleiden spreekt de hoofdtekst van het luchtkwaliteitsrapport over een lineaire afleiding (uitgaande van de cijfers over 2006-2015). In bijlage C wordt aangegeven dat voor de depositieberekening de APU en GPU emissies zijn bepaald "door die van het 500k_nnhs scenario te schalen naar rato van het aantal vliegbewegingen. Daarnaast is op de LVB2008 GPU emissies een factor 1,25 toegepast omdat de GPU's vroeger minder schoon waren en in de loop der tijd verschoenen." Onduidelijk is welke aanpak voor het bepalen van de emissiefactor uiteindelijk is gehanteerd.

De bevindingen zullen worden geïntegreerd in het bevindingendocument van 20 oktober 2020.

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: dinsdag 20 oktober 2020 16:34

Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

CC: 5.1.2.e woo - DGMI <5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo @rws.nl;

5.1.2.e woo - DGM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - HBJZ

<5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGMI <5.1.2.e woo @minienw.nl>;

5.1.2.e woo @minlnv.nl>; 5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM
 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo @rivm.nl>; 5.1.2.e woo
 @rivm.nl>

Onderwerp: RE: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS

5.1.2.e woo
 Bijgevoegd ontvang je de bevindingen van 5.1.2e retour met onze reactie op de verwerking en aanvullende bevindingen (voor zover het nieuwe rapportages betreft). Het luchtkwaliteitsrapport is nog vrij rudimentair van karakter, niet uit te sluiten is dat na oplevering van het eindconceptrapport het bevindingendocument nog wordt aangepast. Stel voor in een online-meeting de gelegenheid te geven eventuele vragen van jouw kant nog te beantwoorden, ter verduidelijk van de bevindingen. Ik zal even contact met je opnemen om te kijken wat een geschikt moment daarvoor is.
 Groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Verzonden: vrijdag 25 september 2020 16:10

Aan: 5.1.2.e woo - BSK 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: Verwerking commentaar in de MER voor het NNHS

Hoi 5.1.2.e woo

Hierbij de onderzoeksrapporten waarin het commentaar van jullie is verwerkt. Deze zijn daarmee gereed, met uitzondering het Natuuronderzoek dat nog zal worden aangepast n.a.v. het commentaar op de passende beoordeling.

Voor de stikstofparagraaf heeft het NLR teksten en resultaten aangeleverd die zijn opgenomen in de werkversie van de passende beoordeling. Deze versie is bijgevoegd. Merk op dat hierin nog niet het commentaar van LNV op de vorige versie is verwerkt.

Met onderstaande link zijn de bestanden beschikbaar:

5.1.2e

5.1.2.e woo

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 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 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: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Cc: 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: RE: Vragen CMER - startgesprek
Datum: maandag 18 januari 2021 11:23:00
Bijlagen: [Vragen CMER v2 - startgesprek.xlsx](#)

Bijgevoegd laatste versie incl de drie nieuwe vragen van CMER.

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: vrijdag 15 januari 2021 12:39

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: RE: Vragen CMER - startgesprek

Heren,

Ik had me niet gerealiseerd dat 5.1.2.e woo in deze versie al een eerste verdeling had voorgesteld. Bijgaand de aangepaste versie met de verdeling zoals ik die voorstel. Voor een aantal vragen staan twee partijen aan de lat. Ik stel voor dat we deze even expliciet bij langs gaan maandag wanneer we bij deze verdeling stil staan.

Groet, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGMI

Verzonden: vrijdag 15 januari 2021 12:02

Aan: 5.1.2.e woo schiphol.nl; 5.1.2.e woo - DGLM

<5.1.2.e woo@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Vragen CMER - startgesprek

Ik maak een voorstel voor verdeling wie de eerste reactie geeft

Van: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 15 januari 2021 11:42

Aan: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo@minienw.nl>

Onderwerp: Vragen CMER - startgesprek

Ha 5.1.2.e woo,

Hier een format voor het beantwoorden van de vragen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e woo

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e woo

E: 5.1.2.e woo@minienw.nl

Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: Samenstelling werkgroep advies CMER
Datum: vrijdag 15 januari 2021 12:56:00

5.1.2.e woo

De secretaris van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. heeft mij als volgt geïnformeerd over de samenstelling:

- 5.1.2.e woo zelfstandig adviseur te Maurik, 5.1.2.e ;
- 5.1.2.e woo , werkzaam bij dBvision te Utrecht, 5.1.2.e ;
- 5.1.2.e woo België), werkzaam bij het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) te Mol, als 5.1.2.e
- 5.1.2.e woo zelfstandig adviseur te Rotterdam, 5.1.2.e
- 5.1.2.e woo , werkzaam bij SOVON te Nijmegen, 5.1.2.e
- 5.1.2.e woo werkzaam bij Element

Advocaten en de Universiteit Utrecht, 5.1.2.e
 Secretaris en contactpersoon voor dit advies is 5.1.2.e woo
 Groet, 5.1.2.e woo

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo [@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Royal Schiphol Group

5.1.2 e woo

Postbus 7501

1118 ZG Schiphol

20

Bestuurskern

DG Milieu en Internationaal
Directie Duurzame
Leefomgeving & Circulaire
Economie

Contactpersoon

5.1.2 e woo

M +31(0)6 5.1.2 e woo

5.1.2 e woo

minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/161408

Bijlage(n)

1

Datum 8 juni 2021

Betreft Aanvullingen op het milieueffectrapport 'Nieuw Normen-
en Handhavingstelsel Schiphol'

Geachte 5.1.2 e woo,

Op 1 december 2020 heb ik de ontvangst bevestigd van de eindversie van de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' (brief met kenmerk: IENW/BSK-2020/235966. Het milieueffectrapport (hierna: MER) is vervolgens voorgelegd ter advisering aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs, en heeft gelijktijdig ter inzage gelegen van dinsdag 2 maart tot en met maandag 29 maart 2021 voor publieke inspraak. Op 21 april 2021 heb ik het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. (met projectnummer: 3526) ontvangen en per email aan u doorgestuurd.

Voor het doorlopen van de MER-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit is binnen het ministerie een functiescheiding aangebracht. De rol van bevoegd gezag wordt voor deze procedure ingevuld door DG Milieu en Internationaal (DGMI).

Benodigde aanvulling op het MER

Een passende beoordeling van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden maakt deel uit van het MER. Deze passende beoordeling ligt ook ten grondslag aan het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol (met kenmerk: DGNVLG/20307623). Gelet op deze inhoudelijke samenhang zal de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in de vergunningprocedure ook ingaan op de op stikstofdepositie betrekking hebbende onderdelen van het toetsingsadvies.

Het bevoegd gezag betreft bij haar bevindingen over de benodigde aanvullingen op de passende beoordeling (en daaraan onderliggende documenten) de reactie van de minister van LNV (wettelijk adviseur voor de m.e.r.-procedure en bevoegd gezag op grond van de Wet natuurbescherming). Omdat ik nog in afwachting ben van deze reactie zal ik u separaat informeren over de benodigde aanvullingen op de passende beoordeling naar aanleiding van de ontvangen advisering en inspraak op het MER.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

Bestuurskern
DG Milieu en Internationaal
Directie Duurzame
Leefomgeving & Circulaire
Economie

Datum
8 juni 2021

Hoogachtend,

Directeur-Generaal Milieu en Internationaal,

5.1.2.e woo

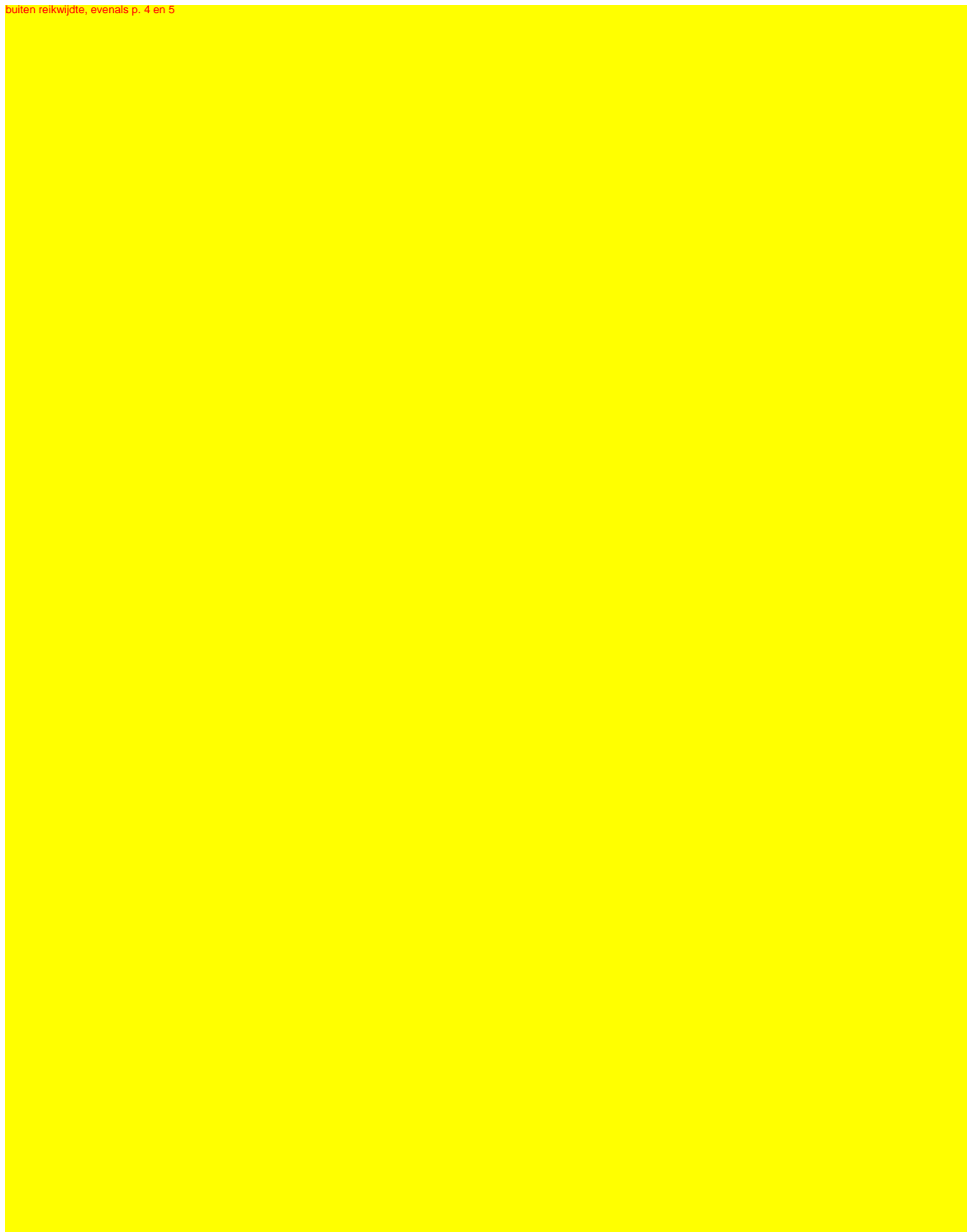
Bijlage 1. Benodigde aanvullingen op het MER na overweging van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en ontvangen inspraak op het MER

NB. In een separate brief zal Royal Schiphol Group geïnformeerd worden over de benodigde aanvullingen op de passende beoordeling (en onderliggende documenten). Deze bijlage richt zich op de overige milieuaspecten.

Bestuurskern
DG Milieu en Internationaal
Directie Duurzame
Leefomgeving & Circulaire
Economie

Datum
8 juni 2021

buiten reikwijdte, evenals p. 4 en 5



Van: 5.1.2.e woo - DGMI
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: FW: Benodigde aanvullingen MER NNHS
Datum: woensdag 23 februari 2022 12:18:19
Bijlagen: [IENW BSK-2021 161408 02. Brief aan RSG benodigde aanvullingen MER NNHS.DOCX](#)

Deze was ik nog vergeten; refereert aan de passende beoordeling/natuurvergunning

Van: Postbus DLCE 5.1.2.e woo @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 8 juni 2021 10:17
Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl) 5.1.2.e woo @schiphol.nl>
CC: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>
Onderwerp: Benodigde aanvullingen MER NNHS

Geachte 5.1.2.e woo

Hierbij zenden wij u een brief inzake benodigde aanvullingen MER NNHS.

De brief is ook per reguliere post naar u verzonden.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,
Secretariaat directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie
van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo - HBJZ; 5.1.2.e woo - HBJZ
Onderwerp: FW: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.
Datum: dinsdag 11 mei 2021 12:05:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[20210430 Voorstel opvolging bevindingen - concept voor IenW.docx](#)

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: maandag 3 mei 2021 13:34

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo

HBJZ

CC: 5.1.2.e woo; 5.1.2.e woo (5.1.2.e woo @debrauw.com)

Onderwerp: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.

Hoi allen,

Hierbij een conceptversie van de bespreeknotitie die ik heb opgesteld voor mijn overleg op 12 mei met DGMI. Ik zou dit concept graag eerst met jullie bespreken voordat ik hier een definitie versie van maak.

Ik heb dit ook zo met 5.1.2.e besproken.

Ik heb ervoor gekozen om dit naar een select gezelschap te sturen. Volgens mij zou het meest effectief zijn om het in deze samenstelling te bespreken. Ik twijfel daarbij wel of het nodig/zinvol is om ook de juristen aan te sluiten, het is volgens mij toch met name niet-juridisch.

Groeten, 5.1.2.e

5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

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

cid:image003.jpg@01D608EC.8EA6D2D0

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 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.

Voorstel opvolging van de bevindingen van de Commissie voor de m.e.r.

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



De Commissie adviseert om, vóór het besluit over het LVB_n, in een aanvulling op de passende beoordeling en het MER de vergunde situatie op de referentiedatum en daarna opgetreden wijzigingen duidelijker te onderbouwen en zo nodig de referentiesituatie aan te passen.

- 4) Neem een onderbouwing op in de (toelichting op) de ontwerpvergunning ten aanzien van de bestaande rechten:
 - dat deze worden gebaseerd op de maximale gebruikruimte op grond van het LVB
 - dat LVB 2008 het meest beperkende besluit is
- 5) In deze notitie (en het MER) is dat het kader waarvan wordt uitgegaan.

De Commissie adviseert om, vóór het besluit over het LVB_n, in een aanvulling op het MER de beschikbare stikstofemissierechten met dezelfde methode te bepalen als de te vergunnen emissierechten.

- 6) Het is de commissie niet duidelijk geweest dat de aanvraag hier de borging van de bestaande rechten betreft. De aanvraag is dus gelijk aan de situatie waarvoor de bestaande rechten zijn geconstrueerd.
- 7) Zie ook punt 11) hieronder.

De Commissie adviseert om, vóór het besluit over het LVB_n, in een aanvulling op het MER het volgende te doen: bereken zowel de beschikbare stikstofemissierechten als de te vergunnen rechten met een *realistische* worst-case-samenstelling van de vliegtuigvloot. Dat kan door gebruik te maken van informatie over schommelingen in de vlootsamenstelling die zich in de loop van de jaren hebben voorgedaan, en door rekening te houden met een realistische ontwikkeling in de vlootsamenstelling van de belangrijkste gebruiker(s) van Schiphol.

- 8) Laat zien dat de reconstructie een realistische worst-case-samenstelling van de vliegtuigvloot is.
- 9) Maak inzichtelijk dat ook andere ontwikkelingen mogelijk waren binnen het LVB2008 o.a. verschuivingen tussen geluidscategoriën en etmaalperioden en ontwikkeling van de vloot na 2008.
- 10) In de MER en PB wordt, bij de situatie 2020, een onzekerheidsmarge van 10% aangehouden voor een ongunstige ontwikkeling in de NOX-emissie door vlootontwikkeling. Maak inzichtelijk hoe deze marge zich verhoudt tot de toekomstige verwachting t.a.v. de nieuwste vliegtuigtypes op Schiphol.
- 11) pm

De Commissie adviseert om, vóór het besluit over het LVB_n, in een aanvulling op het MER het volgende te doen:

- Corrigeer de cijfers voor het wegverkeer op grond van 1) de gewijzigde samenstelling van het vliegverkeer en 2) de ontwikkelingen in de verhouding transfer/OD-verkeer.⁶¹
- Ga na wat de gevolgen van de gewijzigde emissies zijn voor de stikstofdepositie.

12) Deze bevinding is relevant als het scenario voor de reconstructie van de bestaande rechten wijzigt. In dat geval moet ook de verkeersaantrekkende werking opnieuw worden beoordeeld.

Als blijkt dat het LVB_n meer stikstofemissie mogelijk maakt door weg- en/of vliegverkeer dan de gecorrigeerde natuurreferentie, dan adviseert de Commissie om vóór het besluit over het LVB_n, in een aanvulling op het MER en de Passende beoordeling het volgende te doen: onderzoek maatregelen om de extra emissies en depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden te voorkomen of ga na of de ADC-toets succesvol kan worden doorlopen.

13) Deze bevinding is relevant als de bestaande rechten niet toereikend zouden zijn voor het LVB-1

14) De commissie beschrijft hier de reguliere procedure, onder maatregelen valt ook de mogelijkheid om extern te salderen. Voor luchtvaart, dat in vrijwel heel Nederland kleine deposities heeft, zijn deze mogelijkheden praktisch niet of zeer moeilijk uitvoerbaar.

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte

buiten reikwijdte



buiten reikwijdte



Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo [DGLM](#); 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: FW: Bestanden en toelichting die gedeeld kunnen worden met Schiphol
Datum: vrijdag 19 november 2021 13:56:00
Bijlagen: [20211026-Schiphol-VerkenningMitigerendeMaatregelen_v02.7z](#)
[Plaatjes met locatie bedrijven.docx](#)
[Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied concept 17-11-2021.docx](#)
[Database_Schiphol_19-11-2021concept.zip](#)

Hi 5.1.2.e woo,

Zie bijgevoegd de bestanden van RHDHV, denk dat jullie hiermee grotendeels op de hoogte zijn van de analyses en gegevens van RHDHV.

Zie hieronder de toelichting van 5.1.2.e woo op de verschillende stukken. Volgende week maar even bespreken?!

Grt

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGLM

Verzonden: vrijdag 19 november 2021 10:33

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM

CC: 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: Bestanden en toelichting die gedeeld kunnen worden met Schiphol

Ha 5.1.2.e woo

Hierbij de bestanden met resultaten van de RHDHV analyses die met Schiphol gedeeld kunnen worden. Ik weet niet of alles in een keer verstuurd kan worden (vanwege omvang). Denk het wel.

De bestanden omvatten:

5.1.2.1 ja. 5.2.1



Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: FW: Opgemaakte defintieve versie van de MER
Datum: maandag 7 december 2020 16:10:00

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: maandag 7 december 2020 14:28

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: Opgemaakte defintieve versie van de MER

Hoi 5.1.2.e woo ,

Ik heb de opgemaakte definitieve MER (zie onderstaande link) zojuist zowel naar het bevoegd gezag (DGMI) als LNV gestuurd.

De samenvatting en het hoofdrapport (deel 1) worden ook gedrukt en zijn 18 december beschikbaar.

Groeten, 5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: maandag 7 december 2020 14:14

Aan: DGMI - 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: Opgemaakte defintieve versie van de MER

Hoi 5.1.2.e woo

5.1.2i

De samenvatting en deel 1 worden nu ook gedrukt en zijn 18 december beschikbaar.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e woo

2.e

woo

5.1.2.e woo

5.1.2.e

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: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: FW: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol
Datum: maandag 19 oktober 2020 10:49:43
Bijlagen: [20201019_Gespreksnotitie overleg LNV_Schiphol_IenW.DOCX](#)

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: maandag 19 oktober 2020 10:42

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM

CC: 5.1.2.e woo ; 5.1.2.e woo ; 5.1.2.e woo

Onderwerp: Re: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Hoi 5.1.2.e woo

Hierbij onze aanvullingen in deze gespreksnotitie. Ik heb nog wat toelichtend commentaar in de kantlijn laten staan. Dat kan er eventueel uit maar zou je ook kunnen laten staan ter bespreking.

Groeten,

5.1.2.e woo

5.1.2.e woo

5.1.2.e

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo @debrauw.com>

Verzonden: zaterdag 17 oktober 2020 09:38

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>, 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Dank 5.1.2.e woo. Wij zullen maandagochtend reageren.

Groet, 5.1.2.e woo

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e woo - DGLM <5.1.2.e woo @minienw.nl>

Datum: vrijdag 16 okt. 2020 5:12 PM

Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>, 5.1.2.e woo @debrauw.com>, 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Kopie: 5.1.2.e woo - DGLM <5.1.2.e woo @minienw.nl>,
 5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - HBJZ

5.1.2.e woo @minienw.nl>, 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Onderwerp: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

* EXTERNAL EMAIL *

Allen,

Voor as. maandag staat onderstaand overleg gepland over de beslissing op bezwaar van RVO. Vorige week maandag hebben we afgesproken om een voorbereidende notitie voor dit gesprek te maken.

5.1.2.e woo heeft de redeneerlijn zoals bijgevoegd gemaakt en 5.1.2.e woo heeft er een gespreksnotitie van gemaakt.

Om jullie nog de kans te geven hierop te reageren voordat ik het naar LNV stuur even dit mailtje.

Kunnen jullie maandagochtend voor 10 uur eventuele op- en aanmerkingen doorsturen?

Dan kan ik het (in afwezigheid van 5.1.2.e woo nog aanpassen en aan LNV versturen voorafgaande aan het gesprek.

Fijn weekend en ik hoor graag van jullie!

Grt

5.1.2.e woo

(De notitie is kort, maar voor de volledigheid zitten de relevante passages uit de diverse besluiten bijgevoegd)

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 15 oktober 2020 09:20

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @debrauw.com'; 5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo @minezk.nl;

5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo - HBJZ; 5.1.2.e woo - HBJZ; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: WEBEX: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Tijd: maandag 19 oktober 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: ZIE LINK IN DE AFSpraak

15-10-20 HA

Beste genodigden,

Zoals besproken tussen 5.1.2.e woo en 5.1.2.e woo, bijgaand een vergaderverzoek voor een overleg tussen LNV, IenW en Schiphol om met elkaar door te spreken naar aanleiding van de verwijzingen die in de beslissing op bezwaar op het handhavingsbesluit Schiphol zijn opgenomen over de PKB 1995 en het aanwijzingsbesluit 1996. Doel van het gesprek is om een eerste analyse te delen die IenW heeft gemaakt van de betreffende besluiten. Deze analyse sturen we vooraf toe. Daarnaast bespreken we graag met het oog op de afronding van de MER voor het LVB1 en het verdere verloop van het vergunningsproces hoe LNV de betreffende passages in de beslissing op bezwaar wil gaan betrekken.

5.1.2.e woo

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Luchtvaart | Project Schiphol | 5.1.2.e woo

M⁵

5.1.2.e woo @minienw.nl

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Gespreksnotitie overleg tussen LNV/Schiphol/IenW

Beslissing op bezwaar handhavingsverzoek natuurvergunning luchthaven Schiphol

Met de beslissing op bezwaar die recentelijk door RVO in mandaat is genomen namens de minister van LNV is een volgende stap gezet in de procedures die lopen over de natuurvergunningen van luchthavens van nationale betekenis. In het voorjaar heeft de minister van LNV daar besluiten over genomen. Een aantal partijen heeft daar bezwaar tegen gemaakt. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol is vastgehouden aan het eerdere besluit dat de luchthaven een natuurvergunning moet aanvragen. Het verzoek om onmiddellijk handhavend op te treden is wederom in bezwaar afgewezen.

Uit de beslissing op bezwaar vloeit een aanvullende opdracht voor de luchthaven voort in het kader van de vergunningaanvraag Wet natuurscherming. Het idee is dat aanvullende analyses worden uitgevoerd die inzicht zouden moeten geven in de vraag welk besluit als het meest beperkende besluit moet worden aangemerkt voor het vaststellen van de referentiesituatie. Vooralsnog wordt door RVO/LNV vastgehouden aan het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) 2008 als het meest beperkende besluit dat in de optiek van LNV de referentiesituatie begrenst tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Indien echter uit berekeningen blijkt dat de Planologische Kernbeslissing (PKB) 1995 en het Aanwijzingsbesluit (1996) meer beperkende besluiten zijn, dan moeten deze besluiten als het meest beperkende besluit(en) worden aangemerkt. Deze uitlegging heeft mogelijk ook een impact op het door IenW voor te bereiden LVB-1.

Doel gesprek

Verkennen op welke wijze uitvoering gegeven kan worden aan de voorgenoemde aanvullende opdracht, opdat zo snel als mogelijk duidelijkheid kan worden verkregen over de referentiesituatie.

Belang IenW/Schiphol

- Geen vertraging Schipholbesluitvorming: thans is het LVB-1 in voorbereiding (o.a. juridische verankering nieuw normen en handhavingstelsel en vastleggen 500.000 vliegtuigbewegingen). Voor dit traject wordt een milieueffectprocedure doorlopen alsmede een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming opgesteld. Voor beide trajecten is zekerheid in de referentiesituatie vereist.
- Geen verdere vertraging t.a.v. de indiening van een (volledige) ontvankelijke aanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming door Schiphol.

Redeneerlijn IenW/Schiphol

5.1.2i, 5.2.1

5.1.2i, 5.2.1

Bijlage. Citaten uit relevante regelgeving en beleidsstukken

1. PKB Schiphol en omgeving, 17 februari 1995

Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.

...

In het bovenstaande wordt aangesloten bij de Richtlijnen voor het IMER Schiphol en Omgeving en de uitwerking die daarin aan deze milieucriteria is gegeven. Alle parameters zijn gerelateerd aan de eind 1990 aanwezige woningen binnen het voor deze parameters relevante gebied.

...

Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking, het vervoer van luchtvracht over de weg) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015.

...

Het kabinet hanteert bij de vaststelling van de geluidszone als doelstelling een reductie van het aantal woningen binnen de geluidszone van 15.100 in 1990 naar 10.000 in de periode nadat de vijfde baan in gebruik is genomen. In de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan geldt het maximum van 15.100 woningen.

...

Het kabinet wil reeds rekening houden met de mogelijkheid dat op termijn een grotere geluidszone voor de luchtvaart noodzakelijk wordt en heeft daarom besloten om naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990 een gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen op basis van het woningbestand 1990 vast te stellen.

...

Hiertoe wordt de Luchtvaartwet gewijzigd. Overeenkomstig de Luchtvaartwet wordt de geluidbelasting door de luchtvaart op basis van de geluidszone gehandhaafd.

...

De geluidszonering luchtvaart heeft drie hoofdfuncties:

a. Luchtvaart: het vliegverkeer mag geen geluidbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidszones aangeven; dit wordt door een handhavingsbeleid verzekerd.

...

Door middel van voorschriften betrekking hebbend op baanbeschikbaarstelling en geluidpreferent baangebruik, vertrek- en aankomstprocedures en de toelating van vliegtuigen afhankelijk van hun geluidsproductie, zal een zodanig gebruik van de luchthaven worden gehandhaafd, dat de luchtvaart geen hogere geluidbelasting veroorzaakt dan de Ke- en de LAeq-zones toestaan en dat vermijdbare hinder wordt tegengegaan.

2. Aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol

Artikel 2

1. Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbare nationale en internationale verkeer met burgervliegtuigen met een toegelaten totaal massa van 3.000 kg of meer met dien verstande dat voor het verkeer met hefschroefvliegtuigen alsmede voor het verkeer met vliegtuigen van de Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten geen gewichtsbepijking geldt.
2. Op het luchtvaartterrein wordt slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 44 miljoen luchtpassagiers van het luchtvaartterrein gebruikmaken.
3. Op het luchtvaartterrein wordt voorts slechts zo veel verkeer toegelaten dat per gebruiksplanjaar niet meer dan 3,3 miljoen ton vracht op het luchtvaartterrein wordt afgehandeld.

Paragraaf 2.2: Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein

Artikel 7

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidbelasting buiten de in artikel 6, eerste lid, onder a en b, bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.

Paragraaf 4: Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones

Artikel 17

Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant binnen twee weken na afloop van iedere maand aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in de betreffende maand is uitgevoerd, alsmede van het type vliegtuig en de aard en het tijdstip van de vlucht.

Uit de 'Toelichting algemeen'

Dit wijzigingsbesluit regelt de uitbreiding, aanleg en het gebruik van het aangewezen luchtvaartterrein, zowel in de situatie met het vierbanenstelsel als in de situatie met het toekomstige vijfbanenstelsel (zie de in bijlage A opgenomen kaarten). Tevens omvat het besluit de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones (etmaal en nacht) behorend bij het vier- en vijfbanenstelsel.

...

De maximale ruimte voor Schiphol met betrekking tot luchtvaartgeluid wordt weergegeven door de in deze aanwijzingen vastgestelde Ke- en LAeq-zones. De geluidszones zijn berekend op basis van de genoemde prognoses en inschattingen van het PIH omtrent de vervoersomvang (aantallen passagiers en tonnen vracht) en daaruit afgeleid de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend de geluidsproductie) alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal en de diverse bestemmingen.

Voorts is de verdeling van het verkeer over de diverse vliegroutes en de start- en landingsbanen ingeschat. Voor dit laatste zijn bovendien onzekerheidsmarges ten aanzien van de meteorologische condities gehanteerd. Met deze invoergegevens is met behulp van het berekeningsvoorschrift de geluidsbelasting berekend en daarmee de geluidszones bepaald. Zie voor de gehanteerde invoergegevens de bijlage D.

...

De definitieve geluidszones voldoen wel volledig aan de in de PKB vastgestelde voorwaarden met betrekking tot de aantallen woningen binnen de 35 Ke. Na het vaststellen van de geluidszones mag ingevolge de Luchtvaartwet de feitelijk optredende geluidsbelasting nergens hoger zijn dan de zones aangeven. Binnen de vastgestelde geluidszones is tot op zekere hoogte een flexibel gebruik van het luchtvaartterrein mogelijk, zolang het vliegverkeer geen hogere geluidsbelasting veroorzaakt dan de zones aangeven, mits overeenkomstig de PKB de geluidsbelasting in het punt K binnen de gemeente Aalsmeer 49 Ke niet overschrijdt (zie paragraaf 5) en mits blijkt dat voor de andere milieufactoren 'standstill' niet wordt overschreden.

...

Niet alleen de geluidszones stellen derhalve grenzen aan het vliegverkeer, ook de overige milieucriteria zijn daarvoor van belang. Het aantal passagiers en het daarmee samenhangende vliegverkeer dat binnen de milieu-eisen kan worden geaccommodeerd wordt mede bepaald door de in de PKB gestelde doelen ten aanzien van 'stand still' voor lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid. Met het vaststellen van de geluidszones rond Schiphol, het daarbinnen geldende planologisch regime en de daarop aansluitende handhaving van deze zones wordt duidelijkheid geboden naar de luchthaven over de voor de ontwikkeling tot mainport beschikbare ruimte en wordt voldoende zekerheid geboden aan de omgeving van de luchthaven dat de in de geluidszones vastgelegde grenzen niet zullen worden overschreden. De in dit besluit vastgestelde geluidszones (etmaal en nacht) zijn derhalve harde grenzen voor de geluidsbelasting die het gevolg is van het luchtverkeer.

...

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het gebruiksplan, wordt door de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan ingediend. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat ook het gewijzigde gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein op enig moment gedurende de periode van het gebruiksplan zou leiden tot overschrijding van de grenswaarde, worden in overleg met de exploitant maatregelen genomen teneinde overschrijding te voorkomen. De hierbedoelde toetsing vindt plaats door op een willekeurig moment gedurende de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft het feitelijk gebruik op te tellen bij het verwachte gebruik gedurende de rest van de periode van het gebruiksplan. De inhoud van het gebruiksplan als zodanig wordt overigens niet gehandhaafd.

...

In het IMER, UMER-S4S2 en het UMER-5P is uitgegaan van een vlootsamenstelling conform het 'Europese' scenario met ca. 432.000 vliegtuigbewegingen in 2015. De geluidszone zoals opgenomen in de aanwijzing is gebaseerd op 442.200 vliegtuigbewegingen in 2015. In bijlage D zijn de gegevens opgenomen zoals die gehanteerd zijn bij het berekenen van de geluidszones.

3. Bijlagen bij de aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol

3.3.4 Verkeersprognose

Tegelijkertijd met de IMER is een studie Inventarisatie Economische Effecten (IEE) uitgevoerd waarin de economische scenario's, die zijn gebruikt als invoer voor de geluidsbelastingsberekeningen, zijn beschreven en onderbouwd. Uit de verschillende scenario's is gekozen voor het zogenaamde European Renaissance (ER) scenario 2015, als basis voor de berekeningen voor de periode vanaf ingebruikname van de vijfde baan. Voor het bepalen van de geluidszone, is de geluidsbelasting in 2015 als maatgevend gehanteerd.

Het uit de EE voortkomende ER-scenario is door een subgroep Conversie Uitvoer IEE gegevens (GUI) omgezet in een verkeersprognose, die is toegepast voor de geluidsbelastingsberekeningen. Het door de prognose gegeven totale aantal bewegingen is 432.130. Voor de berekeningen is het aantal bewegingen zodanig opgehoogd, dat de geluidszone voldoet aan het criterium dat in de PKB Schiphol is opgenomen, namelijk maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke geluidszone. De toegepaste ophogingsfactor voor zowel de Ke- als de LAeq-berekening is 1,0209, waarmee in totaal 441160 bewegingen in de berekeningen worden opgenomen. In de tabellen 3a tot en met 3f zijn de aantallen per vliegtuigklasse, afstandsklasse en uitvliegrichting van deze prognose, gescheiden voor starts en landingen, voor de piek- (08:00 - 20:00 LT), off-piek- (06:00 - 08:00 LT en 20:00 - 23:00 LT) en nachtperiode (23:00 - 06:00 LT) gegeven.

4. De nota 'Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart', 1998

Middellange termijn

Voor het kabinet vormt het vijfbanenstelsel dat vanaf 2003 beschikbaar is de grondslag voor het beleid op de middellange termijn (tot omstreeks 2010). Het beleidskader voor de luchtvaartontwikkeling op dit banenstelsel wordt nu bepaald door de PKB Schiphol en Omgeving, die in 1995 van kracht is geworden.

De noodzaak om dat beleidskader te herzien en te verbeteren wordt breed gevoeld.

Op basis van onderzoeken in het kader van het TNLI-project en andere informatie, zoals de rapporten van CPB, RIVM en NLR, komt het kabinet tot de keuze om de PKB Schiphol en Omgeving zodanig te herzien en te verbeteren dat het vijfbanenstelsel optimaal kan worden benut.

Voorwaarde is dat de milieu- en veiligheidsnormen van de huidige PKB worden omgezet in een geïntegreerd stelsel van nieuwe normen die gelijkwaardig zijn aan de huidige normen, maar beter meetbaar en handhaafbaar. Aantallen passagiers noch aantallen vliegbewegingen zijn daarbij het criterium. Binnen de nieuwe normen moet de luchtvaartsector zelf tot optimale benutting komen

5. Wet luchtvaart, 2002

Artikel 8.17, lid 7.

Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

Memorie van toelichting

§ 1.2. De aanleiding voor het wetsvoorstel

In het begin van de negentiger jaren van de vorige eeuw is de gedachte ontwikkeld om het huidige vierbanenstelsel van de luchthaven Schiphol uit te breiden met een vijfde baan. Met deze vijfde baan zou de «dubbeldoelstelling» voor Schiphol kunnen worden gerealiseerd: een luchthaven die zich als mainport kan ontwikkelen, maar die anderzijds zodanig is ingekaderd dat de kwaliteit van de leefomgeving vanaf het in gebruik nemen van die vijfde baan niet verslechtert en deels verbetert – bezien ten opzichte van 1990. Dit perspectief is neergelegd in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving van december 1995.

De PKB beschrijft de bescherming tegen de veiligheids- en milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan (in de PKB gepland in 2003). De bescherming kent ruimtelijke elementen, gebruiksbeperkingen en grenzen ten aanzien van de belasting die door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakt mag worden, uitgedrukt in de aspecten externe veiligheid, geluid, lokale luchtverontreiniging en stank.

De PKB beschrijft ook grenzen ten aanzien van de geluidbelasting voor het vierbanenstelsel. Voor het vijfbanenstelsel is een hoger beschermingsniveau vastgelegd dan voor het vierbanenstelsel. Met het in gebruik nemen van de vijfde baan overeenkomstig het in de PKB beschreven beschermingsniveau, kan dus een aanmerkelijke verbetering worden bewerkstelligd.

In de PKB is naast de hiervoor genoemde elementen ook een plafond vastgesteld voor het aantal passagiers (44 miljoen) en het aantal tonnen vracht (3,3 miljoen) dat per jaar door Schiphol afgehandeld mag worden.

Kort na het vaststellen van de PKB is de Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol vastgesteld, ter uitvoering van het in de PKB vastgestelde beleid (oktober 1996). De verschillende hiervoor genoemde elementen zijn (geheel of gedeeltelijk) in de aanwijzing opgenomen.

Al tijdens de laatste fase van het vaststellen van de PKB bleek dat de feitelijke groei van de vervoersstromen die door Schiphol werden afgewikkeld, groter was dan de groei uit het scenario waar de PKB op was gebaseerd. Indien de groei door zou zetten, zouden de vastgestelde volumeplafonds al kort na de overgang naar het vijfbanenstelsel bereikt worden. Dit is mede aanleiding geweest voor een nadere bezinning op de toekomst van de luchtvaart in Nederland. In het najaar van 1995 is een aanvang gemaakt met het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI). In het TNLI-kader is een groot aantal studies en onderzoeken verricht.

In november 1997 heeft het kabinet een integrale beleidsvisie (IBV) uitgebracht waarin is uitgesproken dat het mogelijk moet zijn dat de luchtvaart groeit boven de volumeplafonds van de PKB, mits er een balans is tussen milieu en economie en mits het beslag dat op de beschikbare ruimte wordt gelegd binnen aanvaardbare grenzen blijft.

De nadere beleidsvorming, op basis van TnLI en IBV, heeft geresulteerd in de Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart (Sbtl) van december 1998. De strategische keuzen in de Sbtl zijn verdeeld over keuzen voor de middellange termijn (vanaf 2003) en keuzen voor de lange termijn. Voor de middellange termijn stelt het kabinet het volgende doel: Schiphol heeft vanaf 2003 de beschikking over het nieuwe vijfbanenstelsel en dit stelsel functioneert dan onder een geïntegreerd stelsel van nieuwe grenswaarden, dat gelijkwaardig is aan de huidige milieu- en veiligheidsnormen. Het nieuwe stelsel is beter meetbaar en handhaafbaar. Aantallen passagiers noch aantallen vliegbewegingen zijn daarbij het criterium. Met dit stelsel is een capaciteit mogelijk die hoger ligt dan de huidige plafonds. Daarbij willen het kabinet en de luchtvaartsector onderlinge verhoudingen scheppen zoals die gebruikelijk zijn tussen overheid en bedrijfsleven («Schiphol als bedrijf»).

De Sbtl is nader uitgewerkt in de nota Toekomst van de nationale luchthaven (Tnl-nota) van december 1999. De Tnl-nota schetst voor de middellange termijn de hoofdlijnen van het nieuwe stelsel van grenswaarden en hoe dit stelsel zich verhoudt tot de huidige normen. De nota schetst bovendien de wijze waarop dit nieuwe stelsel wettelijk wordt verankerd en hoe de verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector worden aangepast. Nadere keuzen van het kabinet omtrent de invulling van het stelsel van grenswaarden zijn neergelegd in de brief van de minister van V en W aan de Tweede Kamer van 31 mei 2000 over de toekomst van de nationale luchthaven (kamerstukken II 1999–2000, 26 959, nr. 3). Ook kan gewezen worden op de mainportnotitie Schiphol (kamerstukken II 1999–2000, 26 959, nr. 6).¹

In de loop van de jaren is er een accentverschuiving opgetreden in de gedachtegang over het stellen van de volumegrenzen aan het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol.

Ten tijde van de PKB werden de veiligheids- en milieugrenzen vastgesteld mede aan de hand van een door de overheid opgesteld groeiscenario. Om deze grenzen de nodige «hardheid» mee te geven, werd ook het groeiscenario, in de vorm van volumeplafonds, vastgelegd.

Thans is de gedachtegang kort gezegd dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen geen bescherming moet bieden tegen aantallen vliegtuigen, passagiers of tonnen vracht, maar tegen de gevolgen van het daarmee samenhangende vliegverkeer. Het beleid van de overheid moet op de eerste plaats gericht zijn op het vaststellen van goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De overheid moet vervolgens een regime creëren waarbij de luchtvaartsector, binnen de gestelde grenzen, de ruimte krijgt om het groeipotentieel te ontwikkelen. Het is met name de sector zelf die (bijvoorbeeld door investeringen in de vloot of door verbetering van vliegprocedures) in staat is om tot een optimaal resultaat te komen – mits daartoe de gelegenheid wordt geboden. De sector heeft ook de wens uitgesproken om zelf het groeipotentieel te ontwikkelen. In deze benadering past het minder dat de overheid een groeiscenario vaststelt. Het is de sector die aangeeft welk potentieel men ziet; op grond daarvan kan de overheid toetsen of die verwachtingen in de pas lopen en blijven lopen met de beleidsdoelstellingen omtrent de nationale luchthaven.

Het nu voorliggende wetsvoorstel vervult een bescheiden, maar noodzakelijke rol in het realiseren van de hiervoor aangehaalde beleidskeuzen. De rol van het wetsvoorstel is bescheiden in die zin dat het voorstel slechts is gericht op het tot stand brengen van een wettelijke grondslag voor het nieuwe stelsel van grenswaarden en een nieuw stelsel van informatievoorziening en handhaving. Het voorstel beoogt niet een basis te bieden voor de ontwikkelingen op de lange termijn. Het doet ook geen uitspraken over alle luchthavens in Nederland, maar alleen over de luchthaven Schiphol.

Anderzijds is het wetsvoorstel noodzakelijk omdat het nieuwe stelsel van grenswaarden en het nieuwe handhavingstelsel niet op de huidige wetgeving kunnen worden gebaseerd. Doorgaan met het huidige vierbanenstelsel heeft tot gevolg dat de (milieu)winst die mogelijk is bij de overgang naar het vijfbanenstelsel niet wordt gerealiseerd. Op de oude voet verder gaan heeft bovendien tot gevolg dat in of rond 2003 de volumeplafonds zullen worden bereikt.

...

§ 3.2. Het luchthavenverkeerbesluit

Met het voorliggende wetsvoorstel wil het kabinet de veiligheids- en milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer zodanig beheersen dat de in de vorige paragraaf geschetste problemen worden vermeden en recht wordt gedaan aan de eerder geschetste uitgangspunten, die als volgt kort samengevat kunnen worden:

- de luchtvaartsector wordt ruimte geboden voor een beheerste groei van het luchthavenluchtverkeer;
- er wordt slechts ruimte geboden voor zover de sector in staat is de gevolgen van het luchthavenluchtverkeer binnen het vast te stellen beschermingsniveau te houden;
- het vast te stellen beschermingsniveau is gelijkwaardig aan het eerder voor het vijfbanenstelsel vastgestelde beschermingsniveau.⁴

...

Gelijkwaardige overgang van het oude naar het nieuwe stelsel van grenswaarden

In de, bij deze wet in te trekken, PKB Schiphol en Omgeving is vastgelegd dat, na de ingebruikneming van de vijfde baan, niet meer dan maximaal 10 duizend woningen in de 35-Ke zone (inclusief meteotoeslag) en niet meer dan maximaal 10 100 woningen in de LAeq 26 dB(A) contour (inclusief meteotoeslag) zijn gelegen. Een en ander gebeurt, vanuit het oogpunt van een per saldo gelijkwaardige overgang van het oude naar het nieuwe stelsel, conform de methode die hiervoor in de PKB is gehanteerd waaronder het zogenaamde ADECS-woningbestand per 31 december 1990.

Bovendien beoogt de PKB dat, na de ingebruikneming van de vijfde baan, het aantal ernstig geluidgehinderden binnen de 20 Ke-contour aanzienlijk kleiner is dan het aantal vastgestelde ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour voor het vierbanenstelsel op basis van het ijkmoment 1990. Voor het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt, geldt een soortgelijke afname vergeleken met de nachtcontour voor het vierbanenstelsel.

Artikel XI van het wetsvoorstel stelt voor het eerste luchthavenverkeerbesluit randvoorwaarden voor de per saldo gelijkwaardige overgang van het oude stelsel naar de nieuwe grenswaarden (uitgedrukt in Lden en Lnight).

Deze overgang geschiedt per saldo: niet voorkomen kan worden dat lokaal een grotere geluidbelasting optreedt dan voorheen maar daartegenover staat dan een lagere geluidbelasting elders. Het gaat om een overgang op basis van gelijkwaardigheid – niet gelijkheid.

De toetsingscriteria voor de gelijkwaardige omzetting worden gevormd door de eerder genoemde woningaantallen zoals vastgesteld voor de situatie in 1990.

Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo DGMI; 5.1.2.e woo
Onderwerp: Kopie van Vragen CMER v2 - startgesprek ce.xlsx
Datum: dinsdag 19 januari 2021 11:38:00
Bijlagen: [Kopie van Vragen CMER v2 - startgesprek ce.xlsx](#)

Hi beiden,
Zie de reactie op de vragen die aan DGLM zijn gericht.
Volgens mij zijn er nog een paar vragen waar 5.1.2.e woo voortouw neemt.
Grt

Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo "5.1.2.e woo @debrauw.com"; 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - HBIZ; 5.1.2.e woo - HBIZ;
 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol
Datum: vrijdag 16 oktober 2020 17:12:39
Bijlagen: [20201016_Gespreksnotitie overleg LNV_Schiphol_IenW.docx](#)

Allen,

Voor as. maandag staat onderstaand overleg gepland over de beslissing op bezwaar van RVO. Vorige week maandag hebben we afgesproken om een voorbereidende notitie voor dit gesprek te maken.

5.1.2.e woo heeft de redeneerlijn zoals bijgevoegd gemaakt 5.1.2.e woo heeft er een gespreksnotitie van gemaakt.

Om jullie nog de kans te geven hierop te reageren voordat ik het naar LNV stuur even dit mailtje.

Kunnen jullie maandagochtend voor 10 uur eventuele op- en aanmerkingen doorsturen?

Dan kan ik het (in afwezigheid 5.1.2.e woo nog aanpassen en aan LNV versturen voorafgaande aan het gesprek.

Fijn weekend en ik hoor graag van jullie!

Grt

5.1.2.e woo

(De notitie is kort, maar voor de volledigheid zitten de relevante passages uit de diverse besluiten bijgevoegd)

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e woo - DGLM

Verzonden: donderdag 15 oktober 2020 09:20

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @debrauw.com; 5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo @minezk.nl;

5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo - HBIZ; 5.1.2.e woo - HBIZ; 5.1.2.e woo

- DGLM; 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: WEBEX: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Tijd: maandag 19 oktober 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: ZIE LINK IN DE AFSpraak

15-10-20 HA

Beste genodigden,

Zoals besproken tussen 5.1.2.e woo en 5.1.2.e woo, bijgaand een vergaderverzoek voor een overleg tussen LNV, IenW en Schiphol om met elkaar door te spreken naar aanleiding van de verwijzingen die in de beslissing op bezwaar op het handhavingsbesluit Schiphol zijn opgenomen over de PKB 1995 en het aanwijzingsbesluit 1996. Doel van het gesprek is om een eerste analyse te delen die IenW heeft gemaakt van de betreffende besluiten. Deze analyse sturen we vooraf toe. Daarnaast bespreken we graag met het oog op de afronding van de MER voor het LVB1 en het verdere verloop van het vergunningsproces hoe LNV de betreffende passages in de beslissing op bezwaar wil gaan betrekken.

5.1.2.e woo

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directie Luchtvaart | Project Schiphol | Directeur

M 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienw.nl

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: Analyses
Datum: dinsdag 14 december 2021 09:46:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)

28

5.1.2.e woo

aar al een beeld van? Ik spreek vanmiddag met RHDHV over vervolganalyses, ben benieuwd...

Grt

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: vrijdag 10 december 2021 17:05

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM

Onderwerp: Analyses

Hoi 5.1.2.e woo

Ik heb onze adviseur gesproken en ze gaat aan de slag met de analyses. Gevraagd of het lukt om in de loop van volgende week resultaten te leveren. Ik krijg daar maandag een bevestiging van.

5.1.2.e woo

Schiphol Group, Sustainability & Airport Development

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e woo

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 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: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: Antwoorden bij de vragen van de commissie
Datum: donderdag 21 januari 2021 15:51:55

Wanneer wil je het naar de CieMer sturen? Wil nog even mijn antwoorden doornemen nl, maar daar kom ik pas morgen aan toe...

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e woo - DGMI 5.1.2.e woo @minienw.nl>
Datum: donderdag 21 jan. 2021 3:46 PM
Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>, 5.1.2.e woo - DGLM
<5.1.2.e woo @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Antwoorden bij de vragen van de commissie

Bijgaand bestand retour

Van: 5.1.2.e woo
Verzonden: donderdag 21 januari 2021 13:36
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI ; 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: Antwoorden bij de vragen van de commissie
Hoi 5.1.2.e woo ,

Hierbij de antwoorden op de vragen van de Commissie. Let op dat ik de antwoorden niet heb samengevoegd met de antwoorden van jullie.

5.1.2.e woo

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: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo - HBJZ
Cc: 5.1.2.e woo @debrauw.com)
Onderwerp: RE: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.
Datum: maandag 3 mei 2021 16:17:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Hi,
 Volgens mij zit 5.1.2.e woo net in een wisseling van secretariaat.
 Denk dat jouw secretaresse het beste contact kan opnemen met: Secretariaat Directie Luchtvaart
 Aanwezig, lijkt me: 5.1.2.e woo (toch?) en ik. Zal nog even kijken wie nog meer handig is, denk misschien
 5.1.2.e woo nog...
 @5.1.2.e woo prik jij de 11e?
 Grt

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: maandag 3 mei 2021 15:54

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM; 5.1.2.e woo) - DGLM; 5.1.2.e woo
 - HBJZ

CC: 5.1.2.e woo @debrauw.com)

Onderwerp: Re: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.

Herinner mij de 11e om 12.00 maar heb nog niets in de agenda? Klopt dat?

Ik wilde mijn secretaresse ook vragen om de werksessie te plannen op Schiphol, met wie kan ze het best contact opnemen aan de zijde van IenW voor de planning? En wie willen jullie dat daarbij zijn aan vanuit IenW?

Groet anne

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>

Verzonden: Monday, May 3, 2021 3:48:11 PM

Aan: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo - DGLM
 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - HBJZ <5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo
 @debrauw.com) 5.1.2.e woo @debrauw.com>

Onderwerp: RE: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.

Hi 5.1.2.e (en anderen),

Dank hiervoor het lijkt me goed om dit door te spreken, zie hier en daar nog wel wat aandachtspunten en heb ook wel behoefte aan een toelichting bij sommige punten. Lijkt me goed om het in deze samenstelling te bespreken ondanks dat het soms wellicht niet juridisch is, het raakt er wel aan als ik het zo lees. We hadden de 11e in gedachte om dit te bespreken toch?

grt

Van: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Verzonden: maandag 3 mei 2021 13:34

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo
 - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>; 5.1.2.e woo - HBJZ
 5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo
 @debrauw.com) 5.1.2.e woo @debrauw.com>

Onderwerp: Bespreeknotitie opvolging bevindingen commissie voor de m.e.r.

Hoi allen,

Hierbij een conceptversie van de bespreeknotitie die ik heb opgesteld voor mijn overleg op 12 mei met DGMI. Ik zou dit concept graag eerst met jullie bespreken voordat ik hier een definitie versie van maak.

Ik heb dit ook zo met 5.1.2.e woo besproken.

Ik heb ervoor gekozen om dit naar een select gezelschap te sturen. Volgens mij zou het meest effectief zijn om het in deze samenstelling te bespreken. Ik twijfel daarbij wel of het nodig/zinnig is om ook de juristen aan te sluiten, het is volgens mij toch met name niet-juridisch.

5.1.2.e woo

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

cid:image003.jpg@01D608EC.8EA6D2D0



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 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 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 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: 5.1.2.e woo DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Cc: 5.1.2.e woo; 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: Overzicht maatregelen stikstof
Datum: donderdag 11 november 2021 08:54:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)

5.1.2.e woo

Alvast dank, goed om aan te geven wat de meest relevante zijn.
En als je iets kunt zeggen over de kosten...graag!
grt

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: donderdag 11 november 2021 08:42

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM

CC: 5.1.2.e woo

Onderwerp: Overzicht maatregelen stikstof

Hoi 5.1.2.e woo,

Hierbij een overzicht van de maatregelen die wij zien om stikstofemissies te beperken. Dit is een overzicht met grote en kleine maatregelen door elkaar heen. We zouden natuurlijk aan kunnen geven wat de meest relevante zijn.

Ik ben vanmorgen niet bereikbaar maar heb een aantal vragen uitgezet bij collega's. Daarmee hoop ik meer duidelijkheid te krijgen over de tijdslijn van een aantal maatregelen. O.a. ten aanzien van gas en de e-GPU.

Groeten,
5.1.2.e woo

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e

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 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: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: RE: Passende beoordeling Luchthaven Schiphol
Datum: maandag 2 november 2020 09:13:10
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Fijn dat het gelukt is! Top!

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 20:09

Aan: 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM ; 5.1.2.e woo - DGLM

CC: 5.1.2.e woo

Onderwerp: Passende beoordeling Luchthaven Schiphol

Beste 5.1.2.e woo

Hierbij de passende beoordeling die wij vandaag hebben aangeboden aan LNV voor de Wnb-vergunning en DGMI als bevoegd gezag voor de MER.

Groeten,

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo

Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 20:04

Aan: DGMI - 5.1.2.e woo @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e woo - SNBV 5.1.2.e woo @lelystad-airport.nl 5.1.2.e woo @lelystad-airport.nl>; A 5.1.2.e woo @schiphol.nl 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Onderwerp: Passende beoordeling Luchthaven Schiphol

Geachte heer 5.1.2.e woo

Met onderstaande mail hebben wij vandaag de passende beoordeling voor Schiphol ingediend bij LNV voor de aanvraag van een Wnb-vergunning. Deze passende beoordeling is daarnaast opgesteld om de effecten van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol inzichtelijk te maken en zal daarom ook worden opgenomen in de MER voor het NNHS. Om die reden en voor dat doel bieden wij U deze passende beoordeling aan.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e woo

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e woo

Van: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 17:26

Aan: 5.1.2.e woo @minlnv.nl

CC: 5.1.2.e woo @minlnv.nl; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>; 5.1.2.e woo @schiphol.nl>

Onderwerp: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Geachte heer 5.1.2.e woo

Naar aanleiding van de nieuwe Aeries-release stuur ik u, namens Royal Schiphol Group N.V., op uw verzoek een nieuwe vergunningaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming ("Wnb-vergunning") voor luchthaven Schiphol. Deze vergunningaanvraag vervangt de aanvraag van 1 oktober 2020 (inclusief bijlagen) integraal.

Ik verzoek u deze vergunningaanvraag conform het voorstel in aangehechte passende beoordeling verder in behandeling te nemen.

Verder hecht ik hierbij de volgende bijlagen aan bij de passende beoordeling 5.1.2i

- Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, Aeries kenmerk: **RYq8qrPSpEjG (26 oktober 2020)**
 - *AERIUS_20201026115406_0_Schiphol480k.gml*

- AERIUS_20201026135150_0_Schiphol500k.gml
- AERIUS_bijlage_20201026152611_RYq8qrPSpEjG.pdf
- Voor vergelijking op hexagoonniveau: Resultaten Schiphol op hexagoonniveau_29102020.csv
- Berekening voor 10.000 vliegtuigbewegingen, **RoMaEbmGaR6k (22 oktober 2020)**
 - AERIUS_20201022160920_0_Bplus_10k_ZM_noordcircuitinclWABO.gml
 - AERIUS_bijlage_20201022151336_RoMaEbmGaR6k_10k.pdf

Ik zie de formele ontvangstbevestiging graag tegemoet.

Hoogachtend,

5.12 e woo

Friday out of office

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 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: 5.1.2.e woo
Aan: 5.1.2.e woo - DGLM
Onderwerp: Re: redenering tvg
Datum: donderdag 16 september 2021 12:27:49

Hoi 5.1.2.e woo

Onze planning is om die vandaag toe te sturen. 5.1.2.e woo zal dat doen.

Groeten, 5.1.2.e woo

From: 5.1.2.e woo - DGLM 5.1.2.e woo @minienw.nl>
Sent: Thursday, September 16, 2021 11:50:26 AM
To: 5.1.2.e woo @schiphol.nl>
Subject: redenering tvg

Hi 5.1.2.e woo

Ik begreep van 5.1.2.e woo dat we de redenering over TVG irt stikstof gisteren zouden krijgen. Zodat we die morgen kunnen bespreken in ons wekelijks overleg. Volgens mij hebben we hem nog niet gekregen? Lukt dat nog vandaag, of bespreken we het morgen. Laat maar weten!

Grt

5.1.2.e woo

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG LM | Project Schiphol
T. 5.1.2.e woo
 @minienm.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 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 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: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: samenvatting
Datum: vrijdag 13 november 2020 09:24:35

5.1.2.e woo

Klopt het dat je gisteren (of vandaag dus; -)) de samenvatting MER zou aanleveren aan DGMI?
Voor de toelichting op het ontwerp-lvb zit ik nl met smart daarop te wachten. Als je het hebt,
Kun je het dan ook aan mij doorsturen?

Dank grt

5.1.2.e woo

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DG Bereikbaarheid
Openbaar vervoer en spoor

T. 5.1.2.e woo

@minienm.nl

Van: 5.1.2.e woo - DGLM
Aan: 5.1.2.e woo
Onderwerp: vraagje
Datum: woensdag 25 november 2020 21:14:00

H 5.1.2.e

Ik ben je nog niet vergeten, maar heb je antwoord nog niet kunnen achterhalen!
grt

5.1.2.e woo

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DG Bereikbaarheid
Openbaar vervoer en spoor

T. 5.1.2.e woo

5.1.2.e woo @minienm.nl

Van: 5.1.2 e woo
Aan: 5.1.2 e woo - DGLM
Onderwerp: Analyses
Datum: vrijdag 10 december 2021 17:04:55
Bijlagen: [image001.jpg](#)

36

Hoi 5.1.2 e woo

Ik heb onze adviseur gesproken en ze gaat aan de slag met de analyses. Gevraagd of het lukt om in de loop van volgende week resultaten te leveren. Ik krijg daar maandag een bevestiging van.

Groeten, 5.1.2 e woo

5.1.2 e woo

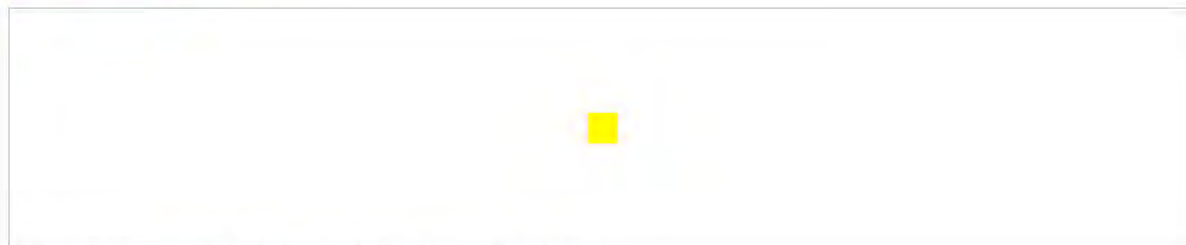
5.1.2 e woo

Schiphol Group, Sustainability & Airport Development

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2 e woo



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 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: 5.1.2.e woo
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI; 5.1.2.e woo - DGMI
Cc: 5.1.2.e woo
Onderwerp: Bevindingen passende beoordeling Schiphol en Lelystad
Datum: donderdag 15 oktober 2020 08:39:38

Hoi 5.1.2.e woo, 5.1.2.e woo

Gisteren had ik 5.1.2.e woo gesproken over de planning en kort daarna heb ik deze planning ook met LNV en DGLM besproken. Daaruit blijkt dat het verwerken van de bevindingen van DGMI kritisch zijn in de planning. Ik had van 5.1.2.e woo begrepen dat het jullie voornemen is om ons deze bevindingen 20 oktober toe te sturen. Dat lijkt te passen in de planning maar veel ruimte is er niet. Mijn verzoek is daarom of het mogelijk is om de bevindingen in de ochtend van 20 oktober te kunnen ontvangen zodat wij op dezelfde nog kunnen starten met de verwerking van het commentaar.

Groeten 5.1.2.e woo

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: 5.1.2 e woo
Aan: 5.1.2 e woo 5.1.2 e woo - DGMI; 5.1.2 e woo @rivm.nl);
5.1.2 e woo (VVV)
Cc: 5.1.2 e woo; 5.1.2 e woo @to70.nl; 5.1.2 e
Onderwerp: Concept beantwoording aanvullende vragen voor overleg
Datum: vrijdag 26 november 2021 16:40:40
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[20211028 Capaciteitsstudie situatie 1994.pdf](#)
[20211126 Geluidscontour aanwijzing 1996.pdf](#)
[20211126 Emissie en depositieberekening.pdf](#)
[20211126 Verstoring door vliegverkeer.pdf](#)

38

Hoi allen,

Zoals toegezegd hierbij de stukken voor het overleg dat we nu op donderdag 2 december hebben gepland. Deze stukken zijn een eerste concept en zijn ook nog niet compleet, ze zijn uitsluitend bedoeld voor overleg.

De notitie met de capaciteitsstudie hebben jullie eerder ontvangen maar zend ik voor de volledigheid opnieuw mee.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2 e woo

5.1.2 e

5.1.2 e woo

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 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: 5.1.2.e woo (To70)
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI
Cc: 5.1.2.e woo @gmail.com
Onderwerp: Conceptversie van de MER voor Schiphol
Datum: donderdag 5 november 2020 00:13:11
Bijlagen: [image002.png](#)
[image004.png](#)
[image006.jpg](#)

Beste 5.1.2.e woo

Hierbij stuur ik, mede namens 5.1.2.e, de conceptversie van de MER voor Schiphol. Deze is te downloaden via de volgende link:

5.1.2i

Via de link tref je een zip-bestand aan, met daarin:

- Deel 1: Hoofdrapport
- Deel 2: Achtergronden
- Deel 3: Scenario's
- Deel 4: Geluid, Externe Veiligheid, Ruimtelijke Ordening, Natuur en Passende Beoordeling

Van de meeste documenten is zowel een "schone versie" als een versie met track changes bijgevoegd, m.u.v. Deel 2 en de POB.

Het 'Deel 4 Deelonderzoek Luchtkwaliteit' is niet opnieuw bijgevoegd. De laatste versie daarvan heeft 5.1.2.e jullie al eerder gestuurd. De samenvatting wordt in de komende dagen afgerond.

Met de huidige versies is de inhoud voor het MER nu compleet (m.u.v. de samenvatting) en bij jullie. Wij werken de komende periode nog door om tekstueel de puntjes op de i te zetten en de opmaak in orde te maken.

Zou je s.v.p. de goede ontvangst willen bevestigen, zodat we zeker weten dat de bestanden in goede orde zijn ontvangen? Alvast dank!

Groet,

5.1.2.e woo

| Managing Director

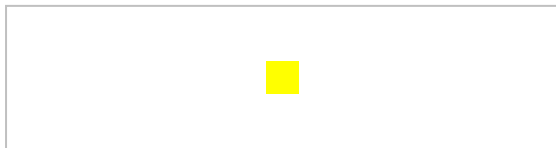
Mob: 5.1.2.e woo

Email 5.1.2.e woo @to70.nl

Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands

Tel: 5.1.2.e woo

Website v2 LI



Van: 5.1.2.e woo
Aan: 5.1.2.e woo - DGMI
Onderwerp: Deelrapporten met trackchanges
Datum: dinsdag 6 oktober 2020 13:55:40

Hoi 5.1.2.e woo

buiten reikwijdte verzoek

Je had van mij nog bestanden inclusief trackchanges te goed. Je kan ze met deze link opvragen: 5.1.2i

Waardenburg is gestart met de actualisatie van het natuuronderzoek. Ze streven ernaar om het deze week af te ronden zodat ik het je vrijdag kan toesturen.

Groeten, 5.1.2.e woo

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: 5.12.e - DGLM
Aan: 5.12.e
Onderwerp: FW: WEBEX: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol
Datum: maandag 19 oktober 2020 11:07:59
Bijlagen: 20201019_Gespreksnotitie overleg LNV Schiphol IenW.DOCX

41

Van: 5.12.e - DGLM

Verzonden: maandag 19 oktober 2020 11:07

Aan: 5.12.e DGLM; 5.12.e
5.12.e @debrauw.com'; 5.12.e @minlnv.nl; 5.12.e @minezk.nl;
5.12.e @minlnv.nl; 5.12.e - HBJZ; 5.12.e - HBJZ; 5.12.e
- DGLM

Onderwerp: RE: WEBEX: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Beste allemaal,

Ter voorbereiding op het gesprek over de beslissing op bezwaar t.a.v. het handhavingsbesluit Schiphol vanmiddag, stuur ik jullie gespreksnotitie. Graag dit stuk niet verder verspreiden, het betreft een eerste redenering over de consequenties van de verschillende besluiten. De redeneerlijn/notitie is 2 pagina's, verder zitten in de bijlage nog relevante passages uit de diverse besluiten gestopt.

Mvg,

5.12.e
-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.12.e - DGLM 5.12.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 15 oktober 2020 09:20

Aan: 5.12.e - DGLM; 5.12.e
5.12.e @debrauw.com'; 5.12.e @minlnv.nl; 5.12.e @minezk.nl;
5.12.e @minlnv.nl; 5.12.e - HBJZ; 5.12.e - HBJZ; 5.12.e
DGLM; 5.12.e - DGLM

Onderwerp: WEBEX: Overleg min. IenW, min LNV, Schiphol: Verwijzingen beslissing op bezwaar Handhavingsbesluit Schiphol

Tijd: maandag 19 oktober 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: ZIE LINK IN DE AFSpraak

15-10-20 HA

Beste genodigden,

Zoals besproken tussen 5.12.e en 5.12.e, bijgaand een vergaderverzoek voor een overleg tussen LNV, IenW en Schiphol om met elkaar door te spreken naar aanleiding van de verwijzingen die in de beslissing op bezwaar op het handhavingsbesluit Schiphol zijn opgenomen over de PKB 1995 en het aanwijzingsbesluit 1996. Doel van het gesprek is om een eerste analyse te delen die IenW heeft gemaakt van de betreffende besluiten. Deze analyse sturen we vooraf toe. Daarnaast bespreken we graag met het oog op de afronding van de MER voor het LVB1 en het verdere verloop van het vergunningsproces hoe LNV de betreffende passages in de beslissing op bezwaar wil gaan betrekken.

5.12.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Luchtvaart | Project Schiphol | Directeur

.....
M 5.12.e
5.12.e @minienw.nl

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

5.1.2

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol
Datum: vrijdag 2 oktober 2020 11:11:14
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[PB Passende beoordeling Luchthaven Schiphol_01102020_RSG.pdf](#)
[Deel3_Scenarios_sept2020_TC.docx](#)

Beste 5.1.2.e

Gisteravond hebben wij de passende beoordeling voor Schiphol aangeboden aan LVNL. Deze is daarbij dus beschikbaar voor de voortoets. Wij hebben daar inmiddels ook deel 3 *Scenario's* van de MER op aangepast. De reconstructie van het bestaande recht wordt daar in beschreven. Die versie is als bijlage opgenomen in deze mail.

Zoals toegezegd actualiseren wij nu de rapportage van het Natuuronderzoek o.a. op basis van het commentaar op de PB.

Groeten 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 23:14
Aan: 5.1.2.e @minInv.nl
CC: 5.1.2.e @minInv.nl; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Geachte 5.1.2.e

Hierbij vraag ik namens Royal Schiphol Group N.V. ("RSG") een vergunning aan op grond van de Wet natuurbescherming ("**Wnb-vergunning**") voor Luchthaven Schiphol.

RSG vraagt de Wnb-vergunning aan voor de Activiteit als gedefinieerd in aangehechte passende beoordeling.

Verder hecht ik de volgende bijlagen bij de passende beoordeling aan die bereikbaar zijn via [mSafe](#).

- Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, Aerius kenmerk: **RsgBA6TPMnJS (24 juli 2020)**
 - *AERIUS_20200724083322_2019_Schiphol500k.gml*
 - *AERIUS_20200724110403_20190_Schiphol480k.gml*
 - *AERIUS_bijlage_20200723223321_RsgBA6TPMnJS-500k vs 480k.pdf*
- Bijlage 2: Voor vergelijking op hexagoonniveau: *Resultaten Schiphol op hexagoonniveau.csv*

Voor de legesfactuur kunt u de volgende informatie gebruiken:

Royal Schiphol Group N.V.

t.a.v. 5.1.2.e

Postbus 7501

1118 ZG Schiphol

o.v.v. kostenplaats 5.1.2.e

Kvk-nummer: 34029174

Bedrijfsregistratienummer RvO: geen

Ik zie de formele ontvangstbevestiging en de factuur voor de leges graag tegemoet.

Hoogachtend,

5.1.2.e

5.1.2.e

Friday out of office

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands

P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, [schiphol.nl](#)

5.1.2.e

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: S.1.2.e
Aan: S.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Inhoudelijke toelichting aanvullende vragen
Datum: dinsdag 23 november 2021 15:50:35
Bijlagen: [image001.jpg](#)

43

Hoi allen,

In overleg met S.1.2.e hierbij een voorstel voor een vervolgoverleg voor de beantwoording van de aanvullende vragen.

Opties bij ons zijn:

- Dinsdag 30 november 15:30 – 17:00 uur
- Donderdag 2 december 11:00 – 12:30 uur

Ik verwacht deze week drie conceptstukken toe te kunnen sturen op de onderwerpen:

- Geluidscontour aanwijzing 1996
- Verstoring door vliegverkeer
- Toelichting Emissie en depositieberekening

En jullie beschikken reeds over het conceptstuk over de capaciteitsstudie.

Mijn voorstel is om het overleg met name te gebruiken voor een inhoudelijk toelichting op en vragen over de capaciteitsstudie en de geluidscontour. En een eerste indruk van jullie kant op de andere stukken. Naar aanleiding daarvan kunnen we in een vervolgoverleg, met aanwezigheid van de adviseurs, de andere twee notities inhoudelijk bespreken samen met eventuele restpunten uit het eerste overleg.

S.1.2.e gaf al aan dat hij verwacht dat S.1.2.e ook aanwezig zullen zijn. Van ons zijn S.1.2.e aanwezig.

Geven jullie aan wat in jullie agenda past? Dan plan ik een teams meeting.

Groeten, S.1.2.e

S.1.2.e

S.1.2.e

S.1.2.e

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 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: 5.12e - DGMI
Aan: 5.12e
Cc: 5.12e - DGLM; 5.12e - DGMI
Onderwerp: Lijstje van aandachtspunten uit advies CMER/RIVM (3456)
Datum: donderdag 29 oktober 2020 15:31:35

Beste 5.12e

Zoals zojuist besproken deel ik met je het lijstje dat ik samen met 5.12e heb opgesteld van relevante aspecten die naar ons inzicht in het advies van CMER/RIVM (3456) naar voren zijn gekomen.

NB: Dit lijstje is voor onze eigen referentie en niet bedoeld om uitputtend te zijn.

Groet, 5.12e

Nr.	Aspect
-----	--------

- | | |
|---|---|
| 1 | Bereken alleen de effecten van de emissies die plaatsvinden tot op een hoogte van 3.000 ft. |
| 2 | Gebruik de waarde van 0 MW voor de warmte-inhoud tijdens vluchtfases waarin het vliegtuig van de grond is. Is het nog aan de grond, gebruik dan een warmte-inhoud van 0 MW, een bronhoogte van 6 m en een pluimstijging van 12 m. Dit resulteert in een totale bronhoogte van 18 m. Mits goed onderbouwd, kan voor de warmte-inhoud van emissies van vliegtuigen op de grond ook een andere waarde dan 0 MW worden gebruikt |
| 3 | Beschrijf in voldoende detail hoe de omvang van de stikstofemissie per fase is berekend, zodat de resultaten van berekeningen eenvoudig te controleren zijn. |

buiten reikwijdte:

- | | |
|---|--|
| 4 | Gebruik voor het wegverkeer de standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit |
| 5 | Voor wegverkeer geldt nu een afstandscriterium van 5 km links en rechts van de weg. |
| 6 | Breng naast de stikstofdepositie in de gebruiksfase ook die van de bouwphase in beeld, ook als gaat het om een geringe hoeveelheid in vergelijking met wat vrijkomt in de gebruiksfase. |
| 7 | Gebruik voor platformgebonden bedrijvigheid, zoals die van op- en overslagbedrijven, het rekenmodel SRM2 voor bewegende bronnen en OPS voor stationaire bronnen. |
| 8 | Motiveer voor welke wijzigingen in aantallen verkeersbewegingen nog een betrouwbare uitspraak kan worden gedaan over de omvang van het te verwachten effect. |
| 9 | Alle regels die zijn opgenomen in het aanwijzings- of luchthavenverkeersbesluit of anderszins uit regelgeving voortvloeiende beperkingen ten tijde van de Europese referentiedata, dienen te worden betrokken bij het bepalen (van de emissies) van wat in de referentie maximaal mogelijk is. |

5.12e

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.12e

5.12e @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e (To70)
Aan: 5.1.2.e DGMI
Cc: 5.1.2.e @gmail.com
Onderwerp: MER Schiphol Deel 3
Datum: vrijdag 13 november 2020 18:57:49
Bijlagen: [image002.png](#)
[image004.png](#)
[image006.jpg](#)
gelijk aan document 42b

Beste 5.1.2.e

Bijgaand ontvang je Deel 3 voor het MER Schiphol. In paragrafen 8.2 en 8.3 zijn de gevraagde verduidelijkingen gegeven rondom het bepalen van de referentiesituatie 'bestaand recht'.

Fijn weekend!

Groet,

5.1.2.e

To70 | 5.1.2.e

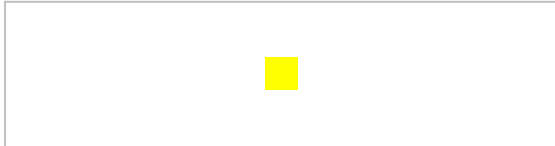
Mob: 5.1.2.e

Email 5.1.2.e @to70.nl

Address: 5.1.2.e

Tel: 5.1.2.e

Website v2 LI



Van: 5.1.2.e [redacted] [To70\)](#)
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGMI
Cc: 5.1.2.e [redacted] [@gmail.com](#)
Onderwerp: MER Schiphol Eindversies delen 1 en 2
Datum: woensdag 18 november 2020 23:32:32
Bijlagen: [image002.png](#)
[image004.png](#)
[image006.jpg](#)

Beste 5.1.2.e [redacted]

Hierbij ontvang je een downloadlink voor de finale versies (vóór opmaak) van Delen 1 en 2 van het MER voor Schiphol. Zoals gebruikelijk betreft het zowel een schone versie als een versie met verschillen.

5

Download li
nk

5.1.2.e [redacted]

1 item

201118

MER_SPL_Delen

1 en 2.zip

36 MB

Groet,

5.1.2.e [redacted]

To70 |

Mob: 5.1.2.e [redacted]

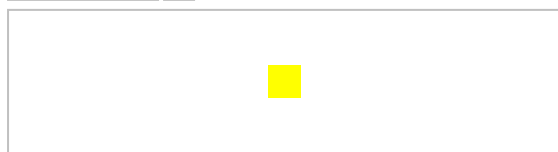
Email 5.1.2.e [redacted] [@to70.nl](#)

Address: 5.1.2.e [redacted]

Tel: 5.1.2.e [redacted]

Website v2

LI



Van: S.1.2.e
Aan: S.1.2.e - DGMI; S.1.2.e - DGMI; S.1.2.e
DGLM; S.1.2.e - DGLM
Onderwerp: MER toelichting - presentatie en spreektekst
Datum: woensdag 3 maart 2021 16:42:45
Bijlagen: [20210309 Toelichting MER.pptx](#)
[20210309 Script bij Toelichting MER.docx](#)

Hoi allen,
Hierbij de aangepaste versie van de presentatie en de spreektekst.
Groeten, S.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel
Datum: vrijdag 20 november 2020 17:21:07

Beste 5.1.2.e

Hierbij ontvang je de eindversie van het MER waarin jullie bevindingen zijn verwerkt. Je kan de bestanden via onderstaande link opvragen.

Wij zullen de komende twee weken gebruiken voor de opmaak van de delen en ik verwacht je uiterlijk 7 december een drukklare versie aan te kunnen leveren.

5.1.2

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

-5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e @minlnv.nl
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Notitie maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994
Datum: donderdag 28 oktober 2021 11:24:19
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[20211028 Maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994.pdf](#)
[SOCS rapport mei 1987.PDF](#)
[Capaciteitstudie banenstelsel van Schiphol LVNL febr 1990.PDF](#)

Goedemorgen 5.1.2.e,

Hierbij stuur ik u een notitie over de maximale haalbare capaciteit in 1994. Deze notitie vormt onderdeel van de beoogde beantwoording van de vragen uit uw brief van 6 juli 2021. Deze notitie is een concept dat nog nadere uitwerking behoeft en is dus ook uitdrukkelijk bedoeld als basis voor een nadere discussie en niet als zelfstandig eindproduct. Ook stuur ik u twee bronnen waarnaar wordt verwezen in de notitie.

Voor de snelheid cc ik 5.1.2.e van het ministerie van IenW.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e, 5.1.2.e @nir.nl, 5.1.2.e
Onderwerp: Planning
Datum: dinsdag 27 oktober 2020 12:23:10

Hoi 5.1.2.e

Ik heb iets meer tijd nodig om een update van de planning te kunnen maken. Wat ik nu wel weet is dat we morgen het luchtkwaliteitsrapport kunnen aanleveren dat is aangevuld met de nog openstaande onderdelen en waarin de bevindingen op de eerste versie zijn verwerkt.

Streven is, zoals ik gisteren aangaf, om voor deze week ook het andere commentaar te verwerken. Voor de PB gaat dat ook lukken maar voor de andere MER-rapporten kan ik nog niet bevestiging dat dat een realistische opgave is. De omvang van het verzamelde commentaar van (lenW, LNV en eigen review) is zodanig dat een zorgvuldige verwerking enige tijd kost. En een inschatting vooraf lastig met zekerheid is te geven. Zodra ik daar meer over weet dan laat ik je dat weten.

Groeten, 5.1.2.e

5.1.2.e

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGLM: 5.1.2.e - DGMI: 5.1.2.e)-
DGLM: 5.1.2.e) - BSK
Onderwerp: Presentatie Schiphol
Datum: donderdag 28 januari 2021 16:51:36
Bijlagen: [20210128 Toelichting MER.pptx](#)

Hoi allen,

Zoals beloofd hierbij de presentatie als powerpoint. Ik heb het commentaar van zojuist verwerkt.

Let op dat de sheets na einde niet in de film komen maar kunnen worden gebruikt bij het beantwoorden van vragen.

Groeten 5.1.2.e

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: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: presentatie
Datum: woensdag 3 maart 2021 09:06:00
Bijlagen: [Tekst presentatie participatiebijeenkomst.docx](#)
[Presentatie LVB Parcticipatiebijeenkomst.pptx](#)

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**DG LM | Project Schiphol**

T. 5.1.2.e

5.1.2.e @minienm.nl



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB

Het proces en de inhoud van het
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol



52b

Inhoudsopgave

- › Inleiding
- › Proces
- › Inhoud LVB
 - Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem
 - Capaciteit
 - Hinderbeperking
- › Vervolg



52b

Inleiding

- › De wijziging van het LVB komt op een bijzonder moment.
- › De wijziging van het LVB is het sluitstuk van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
- › Het NNHS zorgt ervoor dat start- en landingsbanen zo worden gebruikt dat ze zo min mogelijk overlast veroorzaken.
- › Verder is het maximumaantal vliegtuigbewegingen overdag en in de nacht op Schiphol geregeld.

Tijdlijn Schiphol

52b



Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol (NNHS)

5-banen stelsel Schiphol

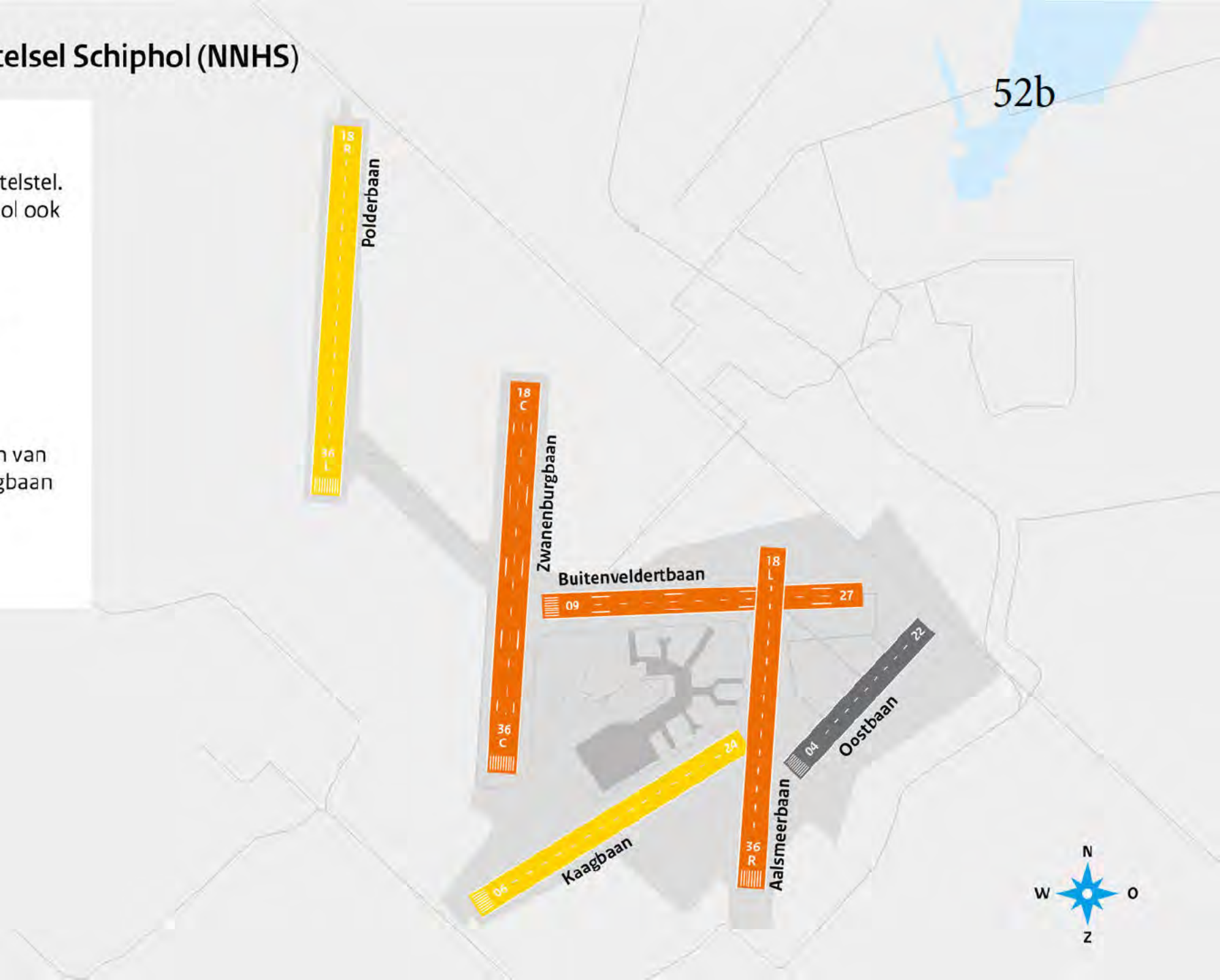
Schiphol handelt vliegtuigen af op een vijfbanenstelsel. In uitzonderlijke gevallen gevallen kan op Schiphol ook de Oostbaan worden ingezet.

■ Primaire banen

Banen die de minste overlast veroorzaken voor bewoners en het eerst ingezet worden: Polderbaan, Kaagbaan.

■ Secundaire banen

Banen die ingezet worden tijdens piekmomenten van verkeer op Schiphol: Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan



Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol (NNHS)

In de volgende visualisaties gaan we uit van de eerste preferentie.

Regel 1:

Deze regel zorgt ervoor dat Schiphol vliegtuigen zoveel mogelijk afhandelt op de meest preferente banen die de minste overlast veroorzaken voor bewoners. Waarbij Schiphol rekening houdt met weersomstandigheden, zicht en baanbeschikbaarheid.

■ Preferente banen:

- ✈ Starten op Polderbaan.
- ✈ Landen op Kaagbaan.



Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

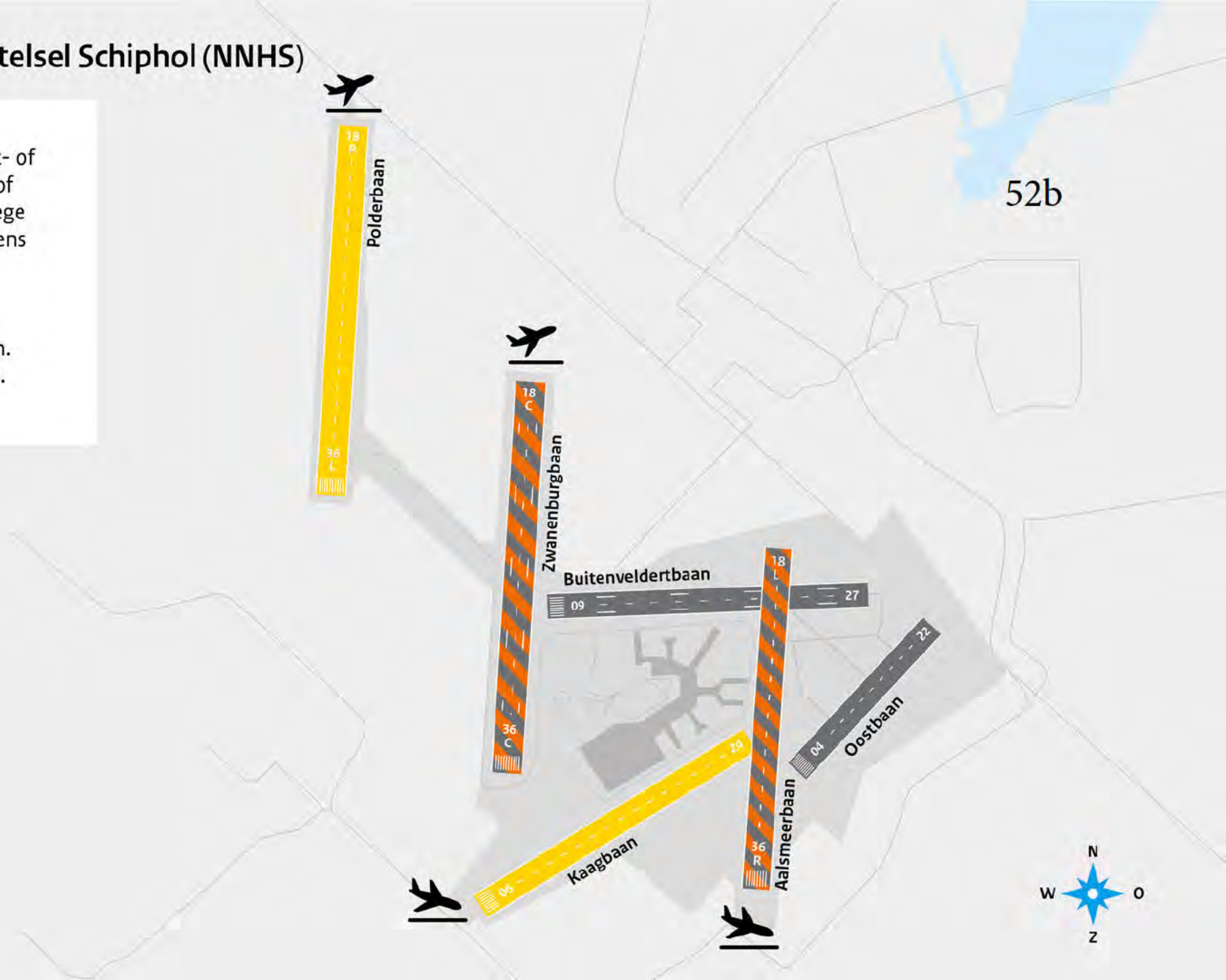
Regel 2:

De regel beperkt de inzet van een secundaire start- of landingsbaan zoveel mogelijk. Een tweede start- of tweede landingsbaan wordt ingezet als dat vanwege verkeersaanbod noodzakelijk is. Bijvoorbeeld tijdens piekmomenten gedurende de dag.

Startpiek en landingspiek wisselen elkaar af

✈ Startpiek: inzet Polderbaan, Zwanenburgbaan.

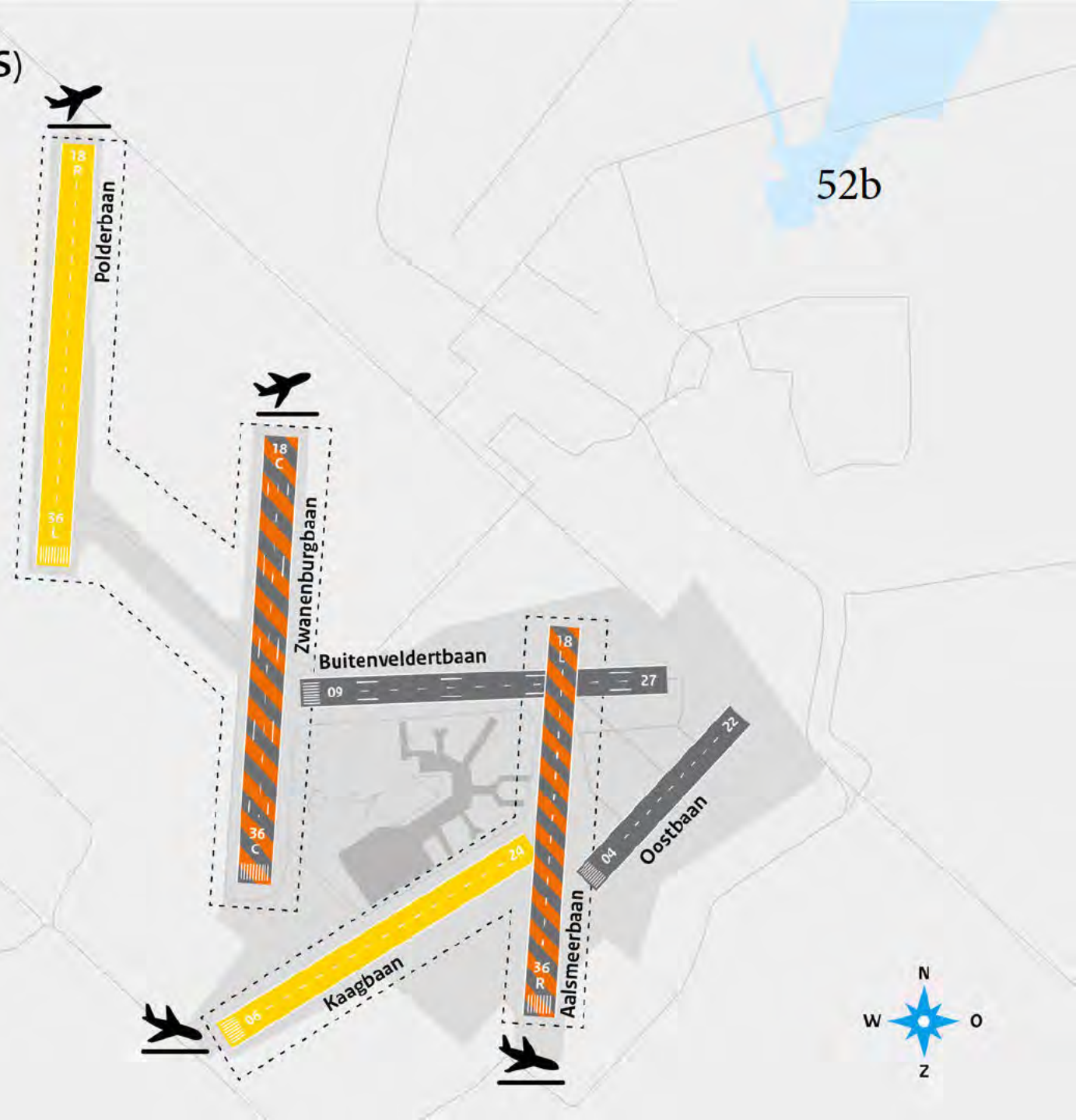
✈ Landingspiek: inzet Kaagbaan, Aalsmeerbaan.



Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol (NNHS)

Regel 3:

Regel 3 verdeelt het aantal starts of landingen tussen de banen die in gebruik zijn. Vanwege een start- of landingspiek zijn twee startbanen of twee landingsbanen in gebruik.

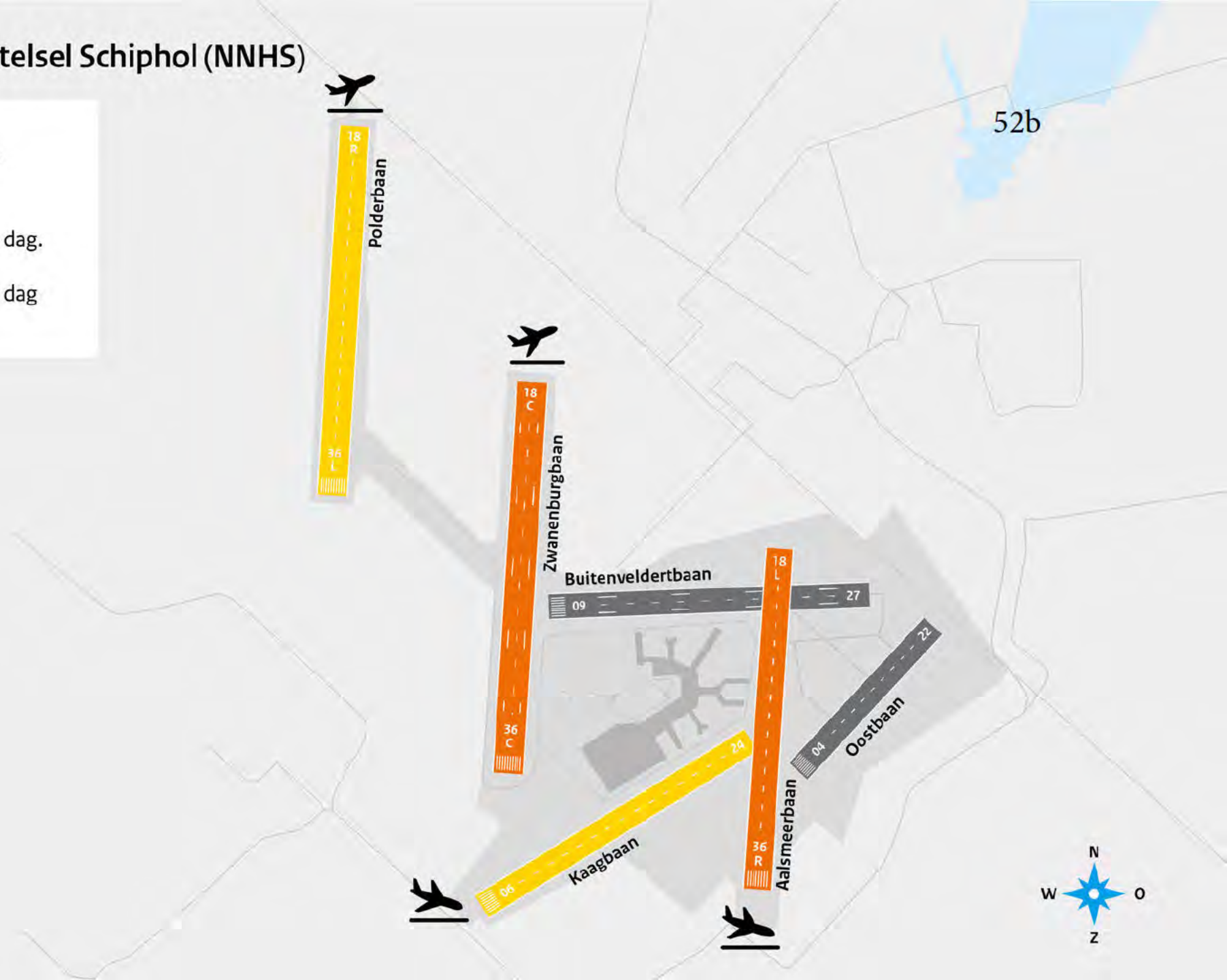


Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol (NNHS)

Regel 4:

Regel vier beperkt het aantal bewegingen op de vierde baan:

- Maximaal 80 vliegbewegingen op de 4e baan per dag.
- Maximaal 40 vliegbewegingen op de 4e baan per dag gemiddeld per jaar.





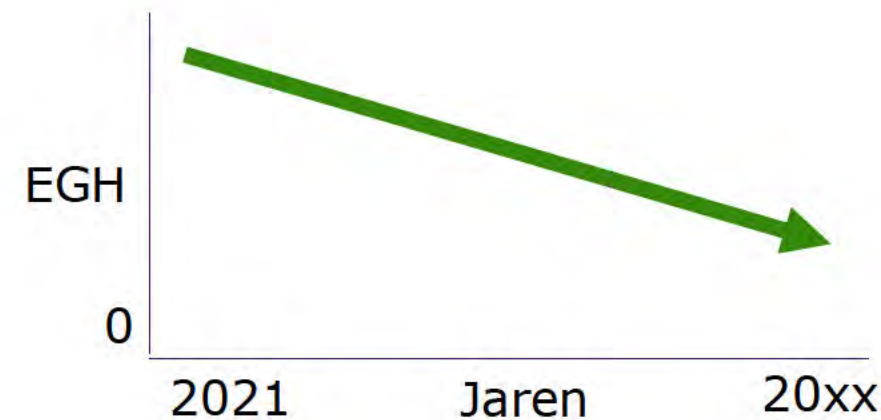
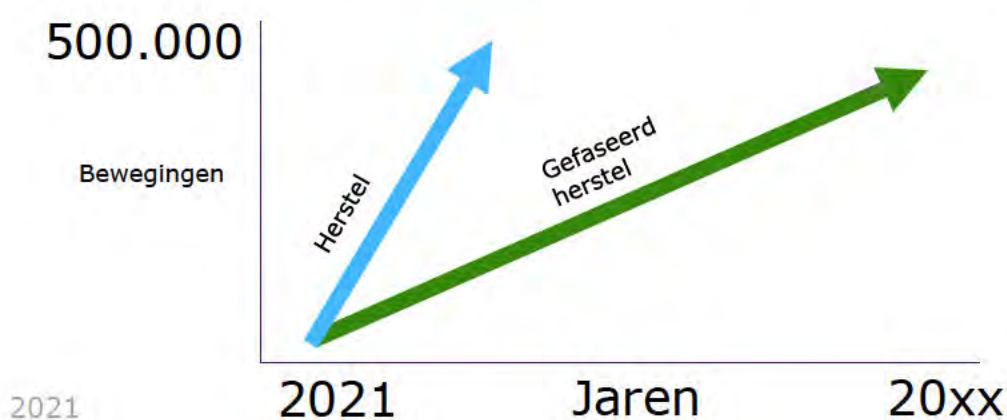
Capaciteit

- › In het LVB zijn artikelen opgenomen die de maximale capaciteit per jaar op Schiphol vastleggen:
 - 500.000 vliegtuigbewegingen
 - 29.000 vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 7.00 uur



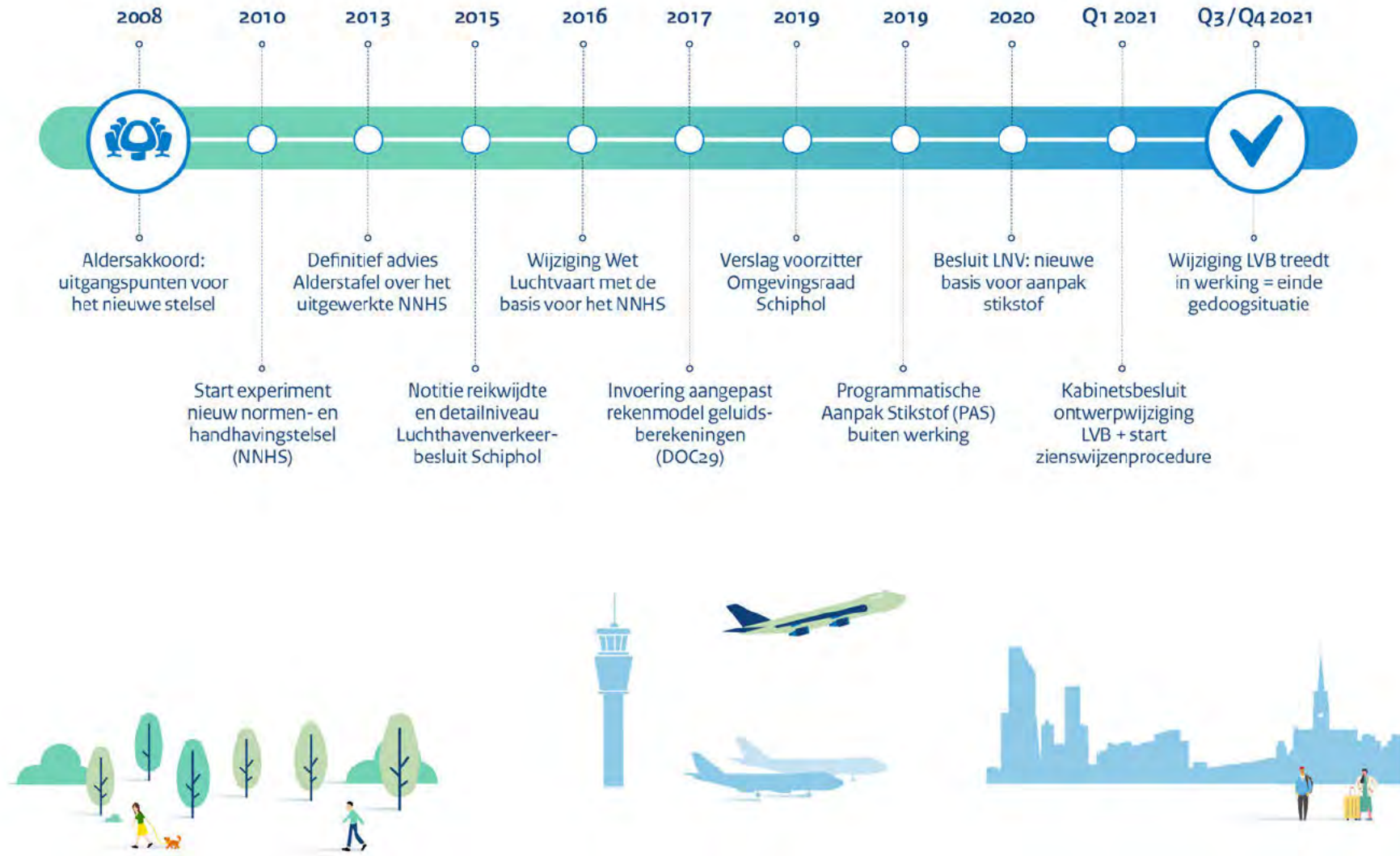
Hinderbeperking

- › In het LVB zijn artikelen opgenomen die de hinder verder moeten beperken:
 - Een streefwaarde voor de daling van het aantal 'ernstig gehinderden'.
 - Een artikel met gefaseerd herstelpad terug naar 500.000



Tijdslijn Schiphol

52b



Van: 5.12.e
Aan: 5.12.e - DGLM: 5.12.e - DGMI: 5.12.e
 5.12.e @minlnv.nl: 5.12.e - HBJZ: 5.12.e
 5.12.e (To70): 5.12.e
Cc: 5.12.e - DGMI
Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020
Datum: vrijdag 16 april 2021 20:10:24

Hoi 5.12.e

Je bent mij net voor. 5.12.e zal de twee presentaties vanavond toesturen. Ik plan nu het overleg morgenochtend met de kleine groep.

Groeten, 5.12.e

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

Van: 5.12.e - DGLM 5.12.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 16 april 2021 20:07
Aan: 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e
 5.12.e DGLM 5.12.e @minienw.nl>
 5.12.e @minlnv.nl>; 5.12.e @minlnv.nl>; 5.12.e @schiphol.nl>; 5.12.e
 HBJZ 5.12.e @minienw.nl>; 5.12.e (To70) 5.12.e @to70.nl>; 5.12.e
 @schiphol.nl>
CC: 5.12.e - DGMI 5.12.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Ha allen,

Was benieuwd naar de presentatie en of het is gelukt om iets te plannen ter bespreking morgen. Ik heb geen uitnodiging voorbij zien komen, dus ik ga ervan uit dat de experts dit overleg met elkaar doen.

Groet,

5.12.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.12.e - DGMI
 5.12.e @minienw.nl 5.12.e @minienw.nl>>
Datum: vrijdag 16 apr. 2021 8:03 PM
Aan: 5.12.e - DGLM
 5.12.e @minienw.nl 5.12.e @minienw.nl>>
 DGLM 5.12.e @minienw.nl 5.12.e @minienw.nl>>
 5.12.e @minlnv.nl 5.12.e @minlnv.nl>>
 5.12.e @minlnv.nl 5.12.e @minlnv.nl>>
 5.12.e @schiphol.nl 5.12.e @schiphol.nl>>
 5.12.e @minienw.nl 5.12.e @minienw.nl>>
 5.12.e @to70.nl 5.12.e @to70.nl>>
 5.12.e @schiphol.nl 5.12.e @schiphol.nl>>
Kopie: 5.12.e - DGMI
 5.12.e @minienw.nl 5.12.e @minienw.nl>>
Onderwerp: FW: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste allen,

Conform bespreking gisteren zojuist ook de Commissie geïnformeerd over het agendavoorstel. De werkgroep heeft nog een nagesprek gepland enkel voor de leden van de werkgroep vanaf 12:30u waardoor we het tijdschema nog iets hebben moeten aanpassen. Met name voor de introductie en afronding is nu minder tijd

gepland.

Succes met de laatste voorbereidingen, een goed weekend en graag tot maandag!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGMI

Verzonden: vrijdag 16 april 2021 19:58

Aan: 5.1.2.e @eia.nl>; 5.1.2.e @gmail.com>

CC: 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e @eia.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e

Graag informeer ik jullie namens 5.1.2.e over het voorstel voor het te hanteren tijdschema tijdens het eindgesprek over het conceptadvies van de Commissie komende maandag. Ik heb begrepen dat aansluitend aan het eindgesprek vanaf 12:30u een nagesprek is gepland met de leden van de werkgroep. Voor de agenda heb ik als onderwerpen de betreffende titels uit het conceptadvies aangehouden en de betreffende paragrafen vermeld.

Met vriendelijke groet, 5.1.2.e

Agenda

0. Introductie

[10 min]

1. Referentie voor effecten op de leefomgeving (paragraaf 2.1)

§ Korte introductie op het onderwerp

§ Toelichting op referentiesituatie in het MER 5.1.2.e

§ Inhoudelijk gesprek met experts

§ Conclusie en afronding

[25 min]

2. Beschikbare en benodigde emissierechten voor stikstof (paragraaf 2.2)

§ Korte introductie op het onderwerp

§ Toelichting (kader) uitgevraagde verschilberekening 5.1.2.e

§ Toelichting (uitwerking) uitgevraagde verschilberekening 5.1.2.e

§ Inhoudelijk gesprek met experts

§ Conclusie en afronding

[55 min]

3. Kleinere onderwerpen

- § Beoogde bescherming met de stelselwijziging (paragraaf 2.3)
- § Relatief belang van verschillende geluidbronnen (paragraaf 2.3)
- § CO2-emissies (paragraaf 2.4)
- § Relatie tussen de luchthaven en haar omgeving (paragraaf 3)

[20 min]

4. Vervolgproces

- Afronding naar definitief advies
- Concept persbericht en publicatie advies

[10 min]

Van: [redacted] - DGMI

Verzonden: donderdag 15 april 2021 11:42

Aan: [redacted] @eia.nl<[redacted]@eia.nl>>

CC: [redacted] [redacted] @eia.nl [redacted] @eia.nl>>, [redacted]

- DGMI [redacted] @minienw.nl [redacted] @minienw.nl>>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol 2020

Beste [redacted]

Dank voor de uitnodiging voor het eindgesprek en het voorgelegde conceptadvies. Bijgevoegd vindt u zowel de gespreksnotitie van het bevoegd gezag (als leidraad voor het gesprek) en de reactie van de initiatiefnemer op het conceptadvies. Tijdens het eindgesprek zal voor de onderwerpen "referentiesituatie" en "uitgangspunten stikstofberekening" nog een nadere toelichting worden gegeven, mogelijk vergezeld van een presentatie.

Ik zal u dadelijk de mailadressen van de deelnemers toesturen vanaf de zijde van bevoegd gezag en initiatiefnemer.

Met vriendelijke groet, [redacted]

[redacted]

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW Check ons jaarverslag! Samen werken we aan een duurzame wereld <<http://www.ienwduurzaamheidsverslag2019.nl/>>

M [redacted]

[redacted] @minienw.nl [redacted] @minienw.nl>

Het verhaal van IenW<<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/het-verhaal-van-ienw>>

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland
.....

Van: [redacted] @eia.nl<[mailto:\[redacted\]@eia.nl](mailto:[redacted]@eia.nl)>>

Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:20

Aan: ^{5.1.2.e} - DGMI
^{5.1.2.e} @minienw ^{5.1.2.e} @minienw.nl>>
 CC: ^{5.1.2.e} @eia.nl ^{5.1.2.e} @eia.nl>>
 Onderwerp: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Geachte heer ^{5.1.2.e}

Namens onze voorzitter ^{5.1.2.e} s nodigen wij u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020 dat u hierbij aantreft.

Dit overleg is gepland op maandag 19 april 2021 om 11.30 uur. U heeft hiervoor eerder een uitnodiging via MS Teams ontvangen. Ik ontvang graag nog de mailadressen van andere deelnemers van uw kant zodat ik ze de vergaderlink ook toe kan toesturen.

Wij vragen u vriendelijk om ons voorafgaand aan het overleg uw eventuele gesprekspunten toe te sturen.

Tenslotte willen wij u vragen dit conceptadvies door te sturen naar de overige betrokkenen bij Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer. Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

^{5.1.2.e}

Commissie voor de m.e.r.
 Secretariaat NL

^{5.1.2.e} @eia.nl<^{5.1.2.e} mailto:^{5.1.2.e} @eia.nl>

Website: www.commissiener.nl<<http://www.commissiener.nl>>

Telefoon: ^{5.1.2.e}

[Twitter]<<https://twitter.com/Commissiener>>[cid:image002.jpg@01D732C4.FAF02560]

<<https://www.youtube.com/user/commissiener>>

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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020
Datum: woensdag 14 april 2021 14:27:57
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[20210414 Reactie op conceptadvies CieMER.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Zoals besproken hebben we onze reactie op een aantal punten aangevuld. Bijgevoegd vind je de nieuwe versie.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: dinsdag 13 april 2021 11:28

Aan: 5.1.2.e - DGMI

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e

Hierbij ontvang je onze definitieve reactie op het conceptadvies van de Commissie voor de m.e.r. Prima als je deze gebruikt voor jullie definitieve reactie richting de Commissie voor de m.e.r. maar wij denken dat het daarnaast ook goed zou zijn om onze reactie ook integraal te delen met de Commissie. Dat maakt het transparant, voor de Commissie, dat dit de reactie van Schiphol is ook al is de in lijn met die van het bg.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 12 april 2021 22:39

Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl>

CC: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e ik vergat mee te geven dat ik graag jullie input morgen al ontvang zodat ik deze kan verwerken in de gespreksnotitie zoals deze wordt voorgelegd aan de CMER.

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: maandag 12 april 2021 22:27

Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl>

CC: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e

Bijgaand de integrale gespreksnotitie met kernvragen tbv eindgesprek met CMER, met alle input verwerkt zoals ontvangen van Schiphol, DGLM en LNV. Morgen wordt deze parallel nog gereviewed door andere betrokkenen bij de eerdere voorttoets van het MER. Graag ontvang ik op deze integrale versie nog jullie input, ter overweging aan het bevoegd gezag.

Over je aanbod een toelichting te geven aan de CMER. Na bespreking met mijn MT-lid lijkt het ons niet opportuun voorafgaand aan het eindgesprek dit nog voor te stellen. Zoals ik aangaf gaat de CMER over haar eigen werkwijze. Eerder heb ik aan de CMER ter overweging gegeven graag een nadere toelichting te geven. Een behoefte daarvoor is niet aan ons kenbaar gemaakt. Afhankelijk van de uitkomst van het eindgesprek kan de werkgroep besluiten daar graag alsnog gebruik van te willen maken.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 8 april 2021 21:14

Aan: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingssstelsel Schiphol 2020

Beste 5.1.2.e

Hierbij onze conceptreactie op de bevindingen zoals in paragraaf 2.1 van het conceptadvies van de Commissie voor de m.e.r. beschreven. We hebben daarnaast ook nog een algemene reactie toegevoegd.

In afwachting van je reactie op mijn vorige mail ga ik er vanuit dat wij de gelegenheid krijgen om eventueel onze

reactie nog bij te stellen voor jullie die naar de Commissie voor de m.e.r. sturen. Ook als er op andere punten nog behoefte is aan toelichting of als wij op andere wijze kunnen helpen horen we dat graag.
Morgen ben ik zelf niet aanwezig maar kan je ^{5.1.2.e} gebruiken als contactpersoon.

^{5.1.2.e}

Van: ^{5.1.2.e}

Verzonden: donderdag 8 april 2021 18:22

Aan: ^{5.1.2.e} - DGMI ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Onderwerp: RE: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020

Hoi ^{5.1.2.e}

Dank je voor het toesturen van het conceptadvies. Wij zullen waarschijnlijk vanavond een eerste reactie geven op de bevindingen zoals beschreven in paragraaf 2.1. Wij zouden graag de mogelijkheid krijgen om ook te reageren op de overige reacties die jullie en LNV op zullen stellen. Mogelijk dat wij naar aanleiding daarvan en de interne afstemming binnen Schiphol onze conceptreactie nog aanpassen.

Verder wil ik mijn aanbod nog een keer herhalen om op korte termijn de aanpak in de MER toe te lichten aan de Commissie voor de m.e.r. Ik denk dat dit voor hen nuttig kan zijn voor het opstellen van het definitieve advies. Zou jij mij willen laten weten of je akkoord bent met dit procesvoorstel en het aanbod voor de toelichting aan de Commissie.

Groeten,

^{5.1.2.e}

Van: ^{5.1.2.e} - DGMI ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:26

Aan: ^{5.1.2.e} [<@schiphol.nl>](mailto:@schiphol.nl)

Onderwerp: FW: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020

tk

Van: ^{5.1.2.e} [<@eia.nl>](mailto:@eia.nl)

Verzonden: donderdag 8 april 2021 11:20

Aan: ^{5.1.2.e} - DGMI ^{5.1.2.e} [<@minienw.nl>](mailto:@minienw.nl)

CC: ^{5.1.2.e} [<@eia.nl>](mailto:@eia.nl)

Onderwerp: 3526 Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020

Geachte ^{5.1.2.e},

Namens onze voorzitter ^{5.1.2.e} nodigen wij u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020 dat u hierbij aantreft.

Dit overleg is gepland op **maandag 19 april 2021 om 11.30 uur**. U heeft hiervoor eerder een uitnodiging via MS Teams ontvangen. *Ik ontvang graag nog de mailadressen van andere deelnemers van uw kant zodat ik ze de vergaderlink ook toe kan toesturen.*

Wij vragen u vriendelijk om ons voorafgaand aan het overleg uw eventuele gesprekspunten toe te sturen.

Tenslotte willen wij u vragen dit conceptadvies door te sturen naar de overige betrokkenen bij Bevoegd Gezag en Initiatiefnemer. Bij voorbaat dank!

^{5.1.2.e}

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: ^{5.1.2.e} [<@eia.nl>](mailto:@eia.nl)

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: 5.1.2.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 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 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.

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e @to70.nl; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: referenties
Datum: woensdag 20 januari 2021 08:37:34
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)

Hoi 5.1.2.e

Ik heb bij 5.1.2.e navraag gedaan naar de Geluid- en prestatieprofielen waarnaar wordt verwezen. Deze blijken voor Doc.29 nog niet in rapportvorm beschikbaar te zijn. De vigerende rapportage is nog voor het NRM en die zijn niet gebruikt in dit MER.

De referentie in de passende beoordeling is per abuis blijven staan. Er is uiteindelijk voor gekozen om de onderbouwing op te nemen in hoofdstuk 8 van deel 3 Scenario's. De referentie had dus een verwijzing moeten worden naar deze tekst.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: donderdag 14 januari 2021 14:21

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: FW: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: referenties

Beste 5.1.2.e

Zie onderstaand verzoek van Werkgroepsecretaris van commissie voor de m.e.r. over referenties deelrapport geluid en Passende beoordeling. Zou je deze documenten aan mij kunnen verstrekken zodat ik deze vervolgens kan doorsturen?

Dank en groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @eia.nl>

Verzonden: donderdag 14 januari 2021 14:18

Aan: 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

CC: 5.1.2.e @eia.nl>

Onderwerp: 3526 TS - Nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol: referenties

Dag 5.1.2.e

De werkgroep vraagt of ook de volgende referenties kunnen worden aangeleverd:

- ref. 4 uit het deelrapport geluid: *Geluid- en prestatieprofielen (GPP): de vigerende versie van de geluid- en prestatiegegevens voor de berekening van de geluidbelasting*
- een conceptversie van het Adecs-rapport dat in voetnoot 11 op blz. 7 van de Passende beoordeling wordt vermeld.

Ik ben nog bezig met het lijstje met bespreekpunten voor het overleg van woensdag aanstaande. Ik hoop dat vandaag nog toe te sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

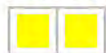
Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL

E-mail: 5.1.2.e @eia.nl

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: 5.1.2.e



Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGM!
Cc: 5.1.2.e @to70.nl; 5.1.2.e (WVL); 5.1.2.e - DGM! 5.1.2.e - DGM! 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Aanvulling MER
Datum: maandag 25 oktober 2021 11:30:23
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[20211025 Adecs - Contra-expertise Aanvulling MER.pdf](#)
[20211025 - Aanvulling MER.pdf](#)

Beste 5.1.2.e

Hierbij ontvang je het rapport van Adecs met de onafhankelijke controle van de analyses die zijn uitgevoerd voor de aanvulling van de MER. Tevens bijgevoegd de aanvulling van de MER zelf waarin we de eerdere bevindingen hebben verwerkt.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

voor deze e-mails zie document nr. 12.

Van: 5.1.2.e [redacted] [DGLM](#)
Aan: 5.1.2.e [redacted]
Onderwerp: RE: Analyses
Datum: dinsdag 14 december 2021 09:46:00
Bijlagen: [image001.jpg](#)

H 5.1.2.e [redacted]
Heb je daar al een beeld van? Ik spreek vanmiddag met RHDHV over vervolganalyses, ben benieuwd...
Grt

Van: 5.1.2.e [redacted]
Verzonden: vrijdag 10 december 2021 17:05
Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGLM
Onderwerp: Analyses

Hoi 5.1.2.e [redacted]
Ik heb onze adviseur gesproken en ze gaat aan de slag met de analyses. Gevraagd of het lukt om in de loop van volgende week resultaten te leveren. Ik krijg daar maandag een bevestiging van.

Groeten,

5.1.2.e [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e [redacted]

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 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: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: CMER vragenv2
Datum: maandag 25 januari 2021 09:57:00

Ik zag nog wat mail verkeer tussen 5.1.2.e over de profielen, dus dat komt ook nog...

Van: 5.1.2.e - DGMI

Verzonden: maandag 25 januari 2021 09:54

Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e - DGMI

Onderwerp: CMER vragenv2

Beste heren,

De beantwoording is bijna rond. Graag nog een reactie op de drie resterende opmerkingen.

Graag uiterlijk voor 16:00u zodat ik deze vandaag retour kan doen richting de werkgroep

CMER.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGM
Onderwerp: RE: Erratum PB Schiphol
Datum: vrijdag 15 januari 2021 09:31:33
Bijlagen: [image001.png](#)

Hoi 5.1.2.e

Dat is echt heel slordig van ons. We hadden per abuis de oude i.p.v. de nieuwe tabel opgenomen. Zou je de mail als niet verzonden willen beschouwen dan stuur ik je zo de juiste versie.

5.1.2.e

Voor deze emails zie document nr. 15

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 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 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: 5.1.2.e DGLM
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: infobijeenkomst LVB en MER bij de ORS morgen
Datum: donderdag 18 maart 2021 16:34:00

Hi 5.1.2.e
 Ik stuur je nog 1 keer een nieuwe versie zo...
 Grt

Van: 5.1.2.e DGLM

Verzonden: donderdag 18 maart 2021 16:28

Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM;
 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e

Onderwerp: infobijeenkomst LVB en MER bij de ORS morgen

Heren,

Morgen de presentaties bij de ORS, van 13.00 – 15.00 uur. Ik heb 5.1.2.e vanmiddag nog even gesproken:

- Er zijn geen extra vragen/opmerkingen binnen gekomen, anders dan die van 5.1.2.e
- Ik heb 5.1.2.e verteld dat we dinsdag ook in de BRS zijn geweest en natuurlijk vorige week de infobijeenkomsten hebben gehad. Even kort aangegeven wat onze indruk is.
- Met 5.1.2.e afgesproken dat als er specifiek LRH vragen/punten komen dat we deze ook daar adresseren, tenzij het echt gaat om de relatie met het LVB/MER.
- 5.1.2.e zit de informatiesessie morgen voor.
- Hij zal de deelnemers voorafgaand even de gelegenheid geven om een opmerking vooraf te maken (stoom af te blazen), indien nodig.
- Daarna 3 blokken met de presentatie en gelegenheid tot het stellen van vragen
- De bijeenkomst is in teams. (iedereen geïnstalleerd?). kijk even uit met het doorsturen van de link naar een andere pc/account/mailadres. Bij mij komen mails van de ORS standaard in 'junk-mail', dus je zoekt je helemaal suf naar de link dan.
- Delen van de presentatie zal ik doen vanuit teams. 5.1.2.e, van jou heb ik de laatste versie van de BRS. 5.1.2.e heb ik van jullie de laatste versie van de presentaties? Ik heb als laatste de versies van 3 maart.
- 5.1.2.e van het secretariaat ORS heeft aangeboden om een kort verslagje te maken van de sessie.

Ben benieuwd of er na de BRS en vorige week nog hele nieuwe dingen naar voren komen!

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |

P.O. Box 20901 | 2500 EX | Den Haag |

M: 5.1.2.e

E: 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
 - DGMI: 5.1.2.e ; - DGMI: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: kort verslag en voorstel
Datum: maandag 6 december 2021 21:11:20
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Dank je 5.1.2.e wij komen er zsm op terug.
 Vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

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](#)

From: 5.1.2.e
Sent: Monday, 6 December 2021 20:19
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl' ; 5.1.2.e @minienw.nl' ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e

Subject: kort verslag en voorstel

Beste 5.1.2.e

Zoals besproken hierbij een korte weergave van het gesprek en alvast een voorstel voor het
 vervolg dat we eventueel aanstaande woensdag kunnen bespreken. Graag horen we of een
 afspraak aanstaande woensdagmiddag 8 december mogelijk is.

Kort verslag van gesprek vanmorgen

§ Vanuit LNV-zijde is toegelicht tot welke conclusies het bevoegd gezag is gekomen over het beoordelingskader naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., de ontvangen zienswijzen, en de nadere adviezen van de Landsadvocaat:

O De vijfde baan kan geen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie omdat daarvoor geen toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. Daarnaast kan niet worden uitgegaan van de rechtmatigheid van de uitgevoerde habitattoets behorend bij de besluitvorming over de vijfde baan ten tijde van het LVB 2003;

O Methodisch dienen dezelfde uitgangspunten te worden gehanteerd voor de wijze waarop de emissies worden ingeschat, door ook voor de referentiesituatie te rekenen met een representatieve vlootsamenstelling (dit wijkt af van de eerdere benadering in het ontwerpbesluit).

§ Vanuit Schiphol-zijde wijst men op de grote maatschappelijke consequenties hiervan. Als de vijfde baan niet vergund zou kunnen worden, kan dat grote gevolgen hebben voor de ruimtelijke opgave om geluidhinder te reduceren (belangrijk doel van de aanleg van de vijfde baan). Ook wijst men nogmaals op het belang voor Schiphol om voordat besluiten worden genomen, kennis te kunnen nemen van de juridische overwegingen en deze te kunnen wegen.

§ Vanuit lenW/DGMI is toegelicht dat met het oog op de integrale afweging op natuur en geluidhinder snel inzicht nodig

is in de exacte restopgave als gevolg van de aanleg van de vijfde baan en het potentieel om deze op korte termijn te mitigeren.

Voorstel voor vervolg (ter bespreking woensdag aanstaande)

LNV en IenW/DGMI stellen voor om langs drie sporen het vervolgggesprek met Schiphol te organiseren. Doel daarbij is om duidelijkheid te verschaffen over het juridisch kader, het technisch overleg te kunnen hebben over methodische uitgangspunten, en de voortgang te kunnen monitoren met oog op de lopende vergunnings- en m.e.r.-procedure.

§ Juridisch kader: LNV is bereid om vrijdag 10 december een gesprek te voeren met Schiphol in aanwezigheid van de Landsadvocaat waarin toelichting gegeven kan worden over de juridische overwegingen die zijn betrokken bij de afweging van het bevoegd gezag ten behoeve van het niet betrekken van de vijfde baan in de referentiesituatie.

§ Technische iteratie: Een tweewekelijks overleg, startend op donderdag 9 december tussen 16-17 uur, in te plannen met betrokken experts om overleg te kunnen voeren over tussentijdse resultaten en conceptrapportages (ook in aanwezigheid van DGLM). Aanstaande donderdag zouden we kunnen beginnen met de inventarisatie van de benodigde informatie.

§ Voortgangsoverleg: Maandelijks overleg met LNV en DGMI om voortgang te kunnen monitoren en eventueel aanvullende afspraken te maken met oog op het tijdig en zorgvuldig doorlopen van de vergunning- en m.e.r.-procedure (ter voorbereiding op het LVB).

Met vriendelijke groet,

5.1.2.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 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.

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: 5.1.2.e (To70)
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e @gmail.com
Onderwerp: RE: Laatste versies ppt graag aan mij sturen
Datum: maandag 19 april 2021 12:26:57
Bijlagen: [210419 Toelichting MER cie mer - berekening stikstofemissierechten.pdf](#)
[210419 Toelichting MER cie mer - referentie voor effecten leefomgeving.pdf](#)

Zie bijlage.

5.1.2.e

To70 | Managing Director

Mob: 5.1.2.e

-----Original Message-----

From: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>
Sent: 19 April 2021 12:26
To: 5.1.2.e (To70) 5.1.2.e @to70.nl>
Subject: Laatste versies ppt graag aan mij sturen

Dan zend ik het vervolgens door.

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

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.

Milieueffectrapportage Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Berekening stikstofemissierechten

Eindconcept toetsingsadvies commissie m.e.r.

“Voor de berekening van stikstofemissies in de referentiesituatie is uitgegaan van een gebruik van de luchthaven dat zich naar het oordeel van de Commissie in werkelijkheid niet kon voordoen. Daardoor worden voor die situatie de emissies overschat.”

Bepalen beschikbare emissierechten

Keuze Natuurreferentie: Maximale gebruikruimte overeenkomstig het LVB 2008

- LVB 2008 legt een gebruikruimte voor Schiphol vast:
 - Grenswaarden voor geluid in handhavingspunten
 - (Relatieve) grenswaarden stikstofemissie
- De grenswaarden voor geluid in handhavingspunten in dit LVB zijn gebaseerd op een scenario, zoals onderzocht in het MER 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio', Korte termijn uit 2007. Dat scenario ging uit van 480.000 vluchten*.

*Het LVB 2008 bevat geen plafond voor het aantal vluchten

Bepalen beschikbare emissierechten

62a

Welke situaties/emissies zijn mogelijk binnen LVB 2008?

- Scenario MER 2007 (480.000 bewegingen)
- Ook andere scenario's zijn mogelijk binnen LVB 2008, bijvoorbeeld:
 - Andere vlootsamenstelling
 - Andere verdeling van het verkeer over het etmaal
 - Situatie met stillere vliegtuigen en meer bewegingen
 - Situatie met lawaaigere vliegtuigen en minder bewegingen
 - Etc.

Randvoorwaarde: scenario's moeten voldaan aan alle grenswaarden in het LVB (grenswaarden TVG, geluid in handhavingspunten, emissies en TRG)

Scenario MER 2007

Weight_cat	Geluidscategorie (VVC)	Vliegtuigbewegingen
0	004	298
1	1/3	1818
2	2/1	4
	2/3	13683
	2/4	82788
3	3/3	76073
	3/4	4
4	4/1	12
	4/2	6596
	4/3	203336
	4/4	300
5	5/2	575
	5/3	849
	5/4	6512
6	6/3	18305
7	7/2	828
	7/3	18669
	7/4	16458
8	8/1	3
	8/2	1474
	8/3	26015

Bepalen beschikbare emissierechten

62a

Welke situaties/emissies zijn mogelijk binnen LVB 2008?

- Scenario MER 2007 (480.000 bewegingen)
- Ook andere scenario's zijn mogelijk binnen LVB 2008, bijvoorbeeld:
 - Andere vlootsamenstelling
 - Andere verdeling van het verkeer over het etmaal
 - Situatie met stillere vliegtuigen en meer bewegingen
 - Situatie met lawaaigere vliegtuigen en minder bewegingen
 - Etc.

Randvoorwaarde: scenario's moeten voldaan aan alle grenswaarden in het LVB (grenswaarden TVG, geluid in handhavingspunten, emissies en TRG)

Scenario MER 2007

Weight_cat	Geluidscategorie (VVC)	Vliegtuigbewegingen
0	004	298
1	1/3	1818
2	2/1	4
	2/3	13683
	2/4	82788
3	3/3	76073
	3/4	4
4	4/1	12
	4/2	6596
	4/3	203336
	4/4	300
5	5/2	575
	5/3	849
	5/4	6512
6	6/3	18305
7	7/2	828
	7/3	18669
	7/4	16458
8	8/1	3
	8/2	1474
	8/3	26015

Bepalen beschikbare emissierechten

62a

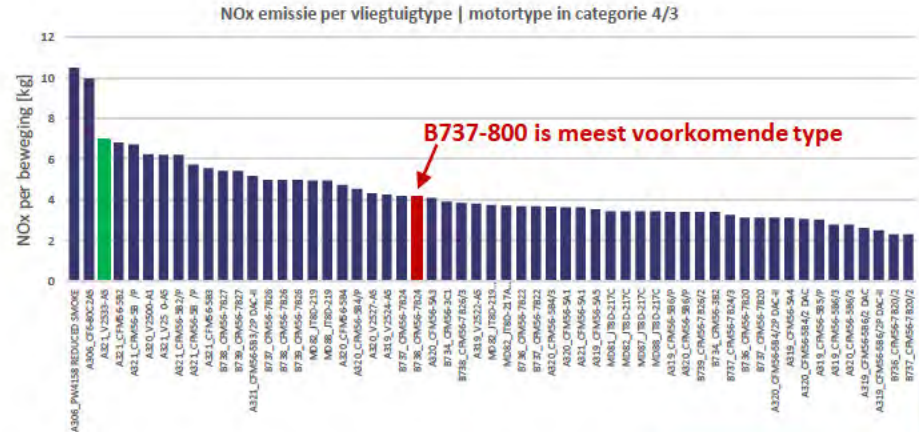
Reconstructie bestaand recht o.b.v. LVB 2008

Selectie van vliegtuigtypes/motortypes per geluidscategorie die resulteren in hoogste emissies

- Vliegtuigen moeten hebben gevlogen op Schiphol in 2007/2008
- Minimaal 100 vluchten per jaar op Schiphol

Bijvoorbeeld voor geluidscategorie 4/3:

- 61% Boeing-toestellen, 36% Airbus toestellen
- Airbus A306 heeft de hoogste emissies, maar na controle niet geselecteerd
- Airbus A321 geselecteerd
 - O.a. British Airways, Air France en Iberia



Bepalen beschikbare emissierechten

Reconstructie bestaand recht o.b.v. LVB 2008 – randvoorwaarden & controles

1. Geselecteerde vliegtuigen moeten hebben gevlogen op Schiphol in 2007/2008
2. Minimaal 100 vluchten per jaar (bijv. geselecteerd A321 met V2533 motor: ca. 3.200 vluchten op SPL)
3. Bijstelling selectie vliegtuigtypes o.b.v. emissiegrenswaarden
 - Initiële selectie resulteerde in overschrijding grenswaarde NOx (GW: 74.6, initieel resultaat: 78.15)
4. Controle op emissies resulterende types
 - Initiële selectie Airbus A306 voor geluidscategorie 4/3 (50% hogere emissies dan A321); o.b.v. MTOW hoort A306 in gewichtscategorie 6
5. Representativiteit
 - In 2008 zijn door 89 vliegtuigtypes 428.652 bewegingen uitgevoerd
 - De 21 geselecteerde vliegtuigtypes (24% van de 89) waren goed voor 137.721 bewegingen in 2008 (32% van het totaal)
 - Voor 18 van de 21 geluidscategoriën is het meest voorkomende vliegtuigtype in 2007/2008 geselecteerd. Uitzonderingen zijn geluidscategoriën 2/3, 4/3 en 4/4 → impact op totale emissies: 7,5%
6. Situatie is fysiek mogelijk (de vliegtuigen zijn er)
7. Andere scenario's dan het scenario LVB 2008 niet beschouwd (bijv. vlootsamenstelling)

Milieueffectrapportage Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol

Referentie voor effecten leefomgeving

Eindconcept toetsingsadvies commissie m.e.r.

Om te laten zien hoe de gevolgen van het LVBn zich verhouden tot die van het LVBo, is in het MER een onjuiste vergelijking gemaakt. Ontwikkelingen die in de voorbije jaren plaatsvonden en die los staan van de aanpassing van het LVB, zijn wel meegenomen in de effectbeschrijving van het LVBn maar niet in die van het LVBo. Daardoor is onduidelijk hoeveel vluchten in 2020 onder het LVBo mogelijk zouden zijn, welk deel van de milieugevolgen specifiek is toe te schrijven aan de invoering van het LVBn en of de beoogde doelen met de stelselwijziging worden gerealiseerd (met name het zo veel mogelijk afhandelen van het verkeer op banen die de minste overlast veroorzaken).

Referentie voor effecten leefomgeving

62b

Beschreven situatie in het MER:



Referentie voor effecten leefomgeving

Autonome ontwikkeling



Ontwikkelingen sinds 2015 die niet of niet volledig het gevolg zijn van de stelselwijziging:

- Ontwikkeling in de vloot (vlootvernieuwing, inzet andere vliegtuigen)
- Ontwikkeling in de dienstregeling, incl. toename verkeer overdag en 's nachts
- Tijdelijke sluiting nachtnadering (veiligheid)
- Wijziging zichtlimieten afhankelijk baangebruik (veiligheid)
- Meer gebruik startprocedure NADP2 en CDA-naderingsprocedure

Referentie voor effecten leefomgeving

62b

Principe huidige stelsel met handhavingpunten

- Grenswaarden voor de (lokale) geluidbelasting
- Verdeling van de geluidbelasting over de omgeving ligt vast
- Hinderbeperking en vlootontwikkeling bieden ruimte voor ontwikkeling (minder geluid), maar verdeling van geluid verandert
- Implementatie van hinderbeperking en vlootontwikkeling vraagt om bijstellen van de grenswaarden
 - via een experiment (bijv. vaste bochtstaal, verlengde nachtregime)
 - door actualisatie van de grenswaarden (wijzigingen in de dienstregeling, waaronder vlootontwikkeling maar ook voor aanpassingen vanwege veiligheid)

Handhavingpunten etmaal

ontwerp wijziging
Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
Bijlage 2

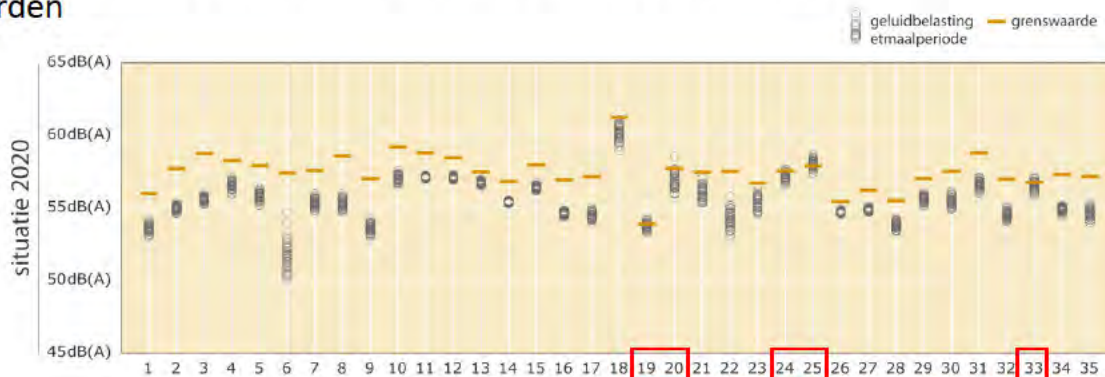


Referentie voor effecten leefomgeving

62b

Autonome ontwikkeling binnen huidige grenswaarden

- Situatie bij 450.000 bewegingen
 - Mogelijk met operationele stuurmaatregelen (herverdeling verkeer over banen en routes)
 - Geen ruimte over binnen grenswaarden
- Ontwikkeling naar 2020 met 500.000 bewegingen
 - Met operationele stuurmaatregelen **niet** te realiseren binnen de grenswaarden
 - Niet onderzocht:
 - Hypothetische aanpassingen in de dienstregeling (samenstelling en verdeling verkeer)
 - Actualisatie van de grenswaarden
 - Ruimte tekort:
 - 500.000 → 459.000



Referentie voor effecten leefomgeving

Situatie bij 450.000 bewegingen is representatief verondersteld voor de milieueffecten van het huidige stelsel

- Passende situatie met 500.000 is niet realistisch op te stellen
 - Situatie 2020 passend maken wordt theoretische oefening (veel aannamen): niet realistisch
 - Actualisatie van de grenswaarden: wel realistisch maar is niet overeenkomstig het vigerende LVB
- Het vigerende stelsel biedt bij 450.000 weinig ruimte voor 'autonome' ontwikkeling
- Alternatief: situatie 2015 geldt als referentie, ook voor de situatie in 2020
 - Keuze mag niet leiden tot onderschatting van het effect van de voorgenomen activiteit
- Referentiesituatie mag de milieueffecten in 2020 niet overschatten
- MER geeft kwalitatieve beoordeling van de referentiesituatie per thema

Referentie voor effecten leefomgeving

62b

Situatie bij 450.000 bewegingen is representatief verondersteld voor de milieueffecten van het huidige stelsel

- Passende situatie met 500.000 is niet realistisch op te stellen
 - Situatie 2020 passend maken wordt theoretische oefening (veel aannamen): niet realistisch
 - Actualisatie van de grenswaarden: wel realistisch maar is niet overeenkomstig het vigerende LVB

→ Het vigerende stelsel biedt bij 450.000 weinig ruimte voor 'autonome' ontwikkeling

- Alternatief: situatie 2015 geldt als referentie, ook
 - Keuze mag niet leiden tot onderschatting van

→ Referentiesituatie mag de milieueffecten in 2015

- MER geeft kwalitatieve beoordeling van de re

Bijv. aantal geluidbelaste woningen:

- Door vlootvernieuwing neemt het aantal bewegingen dat mogelijk is in huidige stelsel toe.
- Meer bewegingen i.c.m. een stillere vloot leidt tot een toename van het aantal geluidbelaste woningen
- Met de referentiesituatie bij 450.000 bewegingen en vloot in 2015 worden de effecten in de referentie daardoor eerder onderschat dan overschat.
- De effecten van de voorgenomen activiteit t.o.v. de referentie worden daardoor niet onderschat.

Referentie voor effecten leefomgeving

Situatie bij 450.000 bewegingen is representatief verondersteld voor de milieueffecten van het huidige stelsel

- Passende situatie met 500.000 is niet realistisch op te stellen
 - Situatie 2020 passend maken wordt theoretische oefening (veel aannamen): niet realistisch
 - Actualisatie van de grenswaarden: wel realistisch maar is niet overeenkomstig het vigerende LVB

→ Het vigerende stelsel biedt bij 450.000 weinig ruimte voor 'autonome' ontwikkeling
- Alternatief: situatie 2015 geldt als referentie, ook voor de situatie in 2020
 - Keuze mag niet leiden tot onderschatting van het effect van de voorgenomen activiteit

→ Referentiesituatie mag de milieueffecten in 2020 niet overschatten
- MER geeft kwalitatieve beoordeling van de referentiesituatie per thema
 - Alleen de uitstoot van VOS wordt mogelijk overschat
 - Voor geluid, externe veiligheid, natuur en overige emissies (NO_x en PM_{10}) juist onderschatting
- De referentie in 2015 wordt daarmee voldoende representatief (conservatief en realistisch) geacht voor de situatie in 2020

Van: 5.1.2.e - BSK
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e - DGB; 5.1.2.e; 5.1.2.e
 5.1.2.e @rvo.nl; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e HBJZ @minez.nl;
Bcc: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: Memo uitgangspunten berekeningen stikstofdepositie
Datum: woensdag 19 augustus 2020 16:19:00

Beste 5.1.2.e

Dank voor deze memo. Vanwege mijn verlof is deze even blijven liggen. Ik spreek het document graag nog even met je door, omdat ik nog een paar vragen heb.

Zoals je schrijft is het doel van deze memo in eerste instantie om een overzicht te bieden van de verschillende uitgangspunten voor rapportage over deze milieuaspecten. Zodat deze zoveel mogelijk consistent is, en waar verschillen zijn in benadering deze uitlegbaar en navolgbaar is. Als korte intro op m'n resterende vragen, in algemene zin dient het MER verschillen tussen alternatieven te laten zien én aan te tonen of er een uitvoerbaar (vergunbaar) alternatief is. Anders gezegd, wat is de meerwaarde van de stelselwijziging, hebben we nou in beeld of het nieuwe stelsel beter functioneert dan het oude (effect voorgenomen activiteit)? En specifiek voor de gevolgen van het vliegverkeer op natuur, kan voldaan worden aan de eisen van de Wet natuurbescherming (toets aan norm), ook bij eventuele wijziging van voorzienbare omstandigheden? In de beschrijving van wat in het MER in kaart wordt gebracht herken ik de dubbeldoelstelling zoals ik hierboven beschrijf. Omdat deze beide doelstellingen niet onderscheidenlijk verder worden uitgewerkt in de memo voor de verschillende milieuaspecten nog een aantal resterende vragen:

Met betrekking tot het effect van de voorgenomen activiteit zijn de definities uit het NRD NNHS Schiphol scherper. Het betreft een vergelijk met de referentiesituatie ("de situatie zoals deze zonder de beoogde wijziging van de wet- en regelgeving zou zijn, oftewel: de situatie waarbij het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten wordt voorgezet"). En niet zoals de memo stelt een vergelijk met "de situatie ten tijde van de start van de procedure in 2015".

- De memo lijkt te suggereren dat er een verschil in definitie van de referentiesituatie is voor de verschillende milieuaspecten? Wat is hiervoor de onderbouwing?
- Het grenswaardenscenario MER KT 2007 beschrijft het verkeer tot 474.600 verkeersbewegingen (handelsverkeer). Dit was destijds in het MER beschreven op basis van berekeningen en analyses als het meest 'robuuste scenario'. De concept MER NNHS stelt daarentegen dat "het aantal bewegingen teruggebracht moeten worden naar (indicatief) 459.000 om binnen de grenswaarden in handhavingspunten te blijven". Is voor de effectbeschrijving van de voorgenomen activiteit op natuur dit uitgangspunt wezenlijk anders en is dat ook navolgbaar?

Met betrekking tot de toets aan de norm is de verschilberekening zoals gevraagd door LNV van belang, zodat het voornemen kan worden afgezet tegen de 'bestaande rechten'.

- Onduidelijk blijft waarom de NO₂-concentratie voor de bepaling van de bestaande rechten niet meegenomen wordt als beperkende factor (gelijk aan het NO_x-gelijkwaardigheids criterium uit het LVB 2008)? Destijds zijn immers mitigerende maatregelen voorgeschreven en vastgelegd in het LVB2008. In de memo is een redenering opgenomen refererend naar de huidige praktijk. Uitgaande van de lokale emissies (cf beoogde benadering bestaande rechten; situatie 1 AERIUS uitvoerbestand) is hiermee niet onderbouwd waarom met de destijds voorgeschreven mitigerende maatregelen in deze situatie alsnog voldaan had kunnen worden aan het destijds geldende toetsingskader (Bkl 2005).
- Wordt het aspect stikstofdepositie onderdeel van de robuustheids- en toekomstbestendigheidanalyse, zoals in concept MER NNHS ook opgenomen voor het aspect geluid?

Zou je even contact op willen nemen zodat we op korte termijn een afspraak kunnen plannen?

Dank en groet, 5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Van: 5.1.2.e**Verzonden:** vrijdag 7 augustus 2020 11:26**Aan:** 5.1.2.e - BSK**CC:** 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e - DGB ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e**Onderwerp:** Memo uitgangspunten berekeningen stikstofdepositie

Dag 5.1.2.e

op 9 juli hebben we overleg gehad over de beoogde aanpak voor bepaling van de maximale stikstofdepositie van Schiphol volgens het verzoek van het ministerie van LNV. Toen is de wens uitgesproken de uitgangspunten van een dergelijke bepaling zorgvuldig op papier te zitten. Ook is gevraagd om het verschil met uitgangspunten voor geluid, emissies en externe veiligheid in het MER inzichtelijk te maken. In samenwerking met DGLM heeft Schiphol hiervoor een memo opgesteld, te vinden in de bijlage.

Vriendelijke groet en een fijn weekend gewenst,

5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
Onderwerp: Re: MER en Aanvullend MER PKB 1995/Aanwijzingsbesluit 1996
Datum: dinsdag 25 mei 2021 09:30:47

Hoi 5.1.2.e

Ik beschik niet over deze stukken. Maar ik zal met 5.1.2.e afstemmen of ik hem daar bij kan helpen.

Groeten, 5.1.2.e

From: 5.1.2.e
Sent: Tuesday, May 25, 2021 9:26:14 AM
To: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
Subject: MER en Aanvullend MER PKB 1995/Aanwijzingsbesluit 1996

Beste 5.1.2.e

Voor de beantwoording van zienswijzen wil ik beschikken over versies van het MER en Aanvullend MER, onderliggend aan de PKB Schiphol 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996.

Ik begrijp dat deze stukken lastig vindbaar zijn, maar ik wil jullie niettemin vragen om mij binnen twee weken liefst digitale versies van deze stukken toe te sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

team vergunningen Wet natuurbescherming
 Bereikbaar van maandag t/m donderdag.
 Op vrijdagen werk ik niet.

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
 D-passag, 4e etage

.....
T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minlnv.nl

Onze besluiten zijn vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

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.

Please consider the environment before printing this e-mail

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e (To70); 5.1.2.e - DGLM;
 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e WVL; 5.1.2.e - DGLM;
 5.1.2.e @rivm.nl; 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: MER NNHS Schiphol | Toelichting mogelijkheden voor invulling advies CMER (beeldvormend)
Datum: dinsdag 11 mei 2021 14:16:36
Bijlagen: 20210512 Voorstel opvolging bevindingen - DGMI.docx

Hoi allen,
 Zoals 5.1.2.e eerder heeft toegezegd hebben 5.1.2.e en ik bijgevoegde bespreknotitie opgesteld voor ons overleg morgenmiddag.
 Graag lichten wij dit morgen toe.
 Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e) - DGMI

Verzonden: vrijdag 30 april 2021 12:58

Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e (To70); 5.1.2.e
 - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e (WVL); 5.1.2.e
 - DGMI; 5.1.2.e @rivm.nl; 5.1.2.e; 5.1.2.e 5.1.2.e

Onderwerp: MER NNHS Schiphol | Toelichting mogelijkheden voor invulling advies CMER (beeldvormend)

Tijd: woensdag 12 mei 2021 12:30-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Locatie: via Webex

Beste allen,

Bijgaand een vergaderverzoek om de schriftelijke reactie te bespreken van Schiphol (initiatiefnemer MER NNHS Schiphol). De schriftelijke reactie (waarin de mogelijkheden worden geschetst om invulling te geven aan het advies van de Commissie) wordt na ontvangst nog nagezonden. De bespreking is voor het bevoegd gezag beeldvormend, waarbij naast een toelichting op de schriftelijke reactie gelegenheid is om verduidelijkende vragen te stellen aan de initiatiefnemer. Van de vier hoofdpunten uit het advies staan er drie ter bespreking, dit betreft de referentie voor effecten op de leefomgeving (paragraaf 2.1); geluid (paragraaf 2.3); en CO₂-emissies (paragraaf 2.4). Naar de aard en complexiteit van de onderwerpen stel ik het volgende tijdschema voor.

12:30 Introductie

12:35 Referentie (paragraaf 2.1)

13:20 Geluid (paragraaf 2.3)

13:35 CO₂-emissies (paragraaf 2.4)

13:50 Afronding en vervolg

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

Check ons jaarverslag! [Samen werken we aan een duurzame wereld](#)

.....
M 5.1.2.e

5.1.2.e @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

.....
Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

.....
 -- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: MER planning
Datum: woensdag 14 oktober 2020 13:22:22
Bijlagen: [Planning_LVB1_20201013.pdf](#)

Hoi 5.1.2.e
Kan jij mij voor 3 uur bellen, ik heb dan een overleg met LNV om de planning te bespreken. Die moet natuurlijk wel passen op jullie planning.
Bij deze ook voor het archief van 5.1.2.e mijn voorstel voor de planning.
Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 13 oktober 2020 14:32
Aan: 5.1.2.e - DGMI
CC: 5.1.2.e DGLM
Onderwerp: MER planning

Hoi 5.1.2.e
Zie bijgevoegde MER-planning. Ik wil morgen met je bespreken of dit past bij jullie planning voor de voortoets.
Ik heb daarbij twee vragen:
1) Wij verwachten deze week een nieuwe Aeries versie. LNV heeft ons gevraagd om deze maand met deze versie een nieuwe berekening te maken. Wij hebben die berekening nu ingepland na afronding van het luchtkwaliteitsonderzoek. Is de voortoets voor de depositieberekening dan afgerond en kunnen we eventuele berekeningen dan meenemen in de herberekening?
2) Vergelijkbaar voor de oplevering van de MER. Ik hou nu rekening met een week die ik nodig heb of de laatste bevindingen vanuit de voortoets te verwerken zodat de MER 21 november definitief kan worden gemaakt. Dat aansluitend op de planning van de MR. Dan zou ik commentaar van de voortoets op 14 november moeten ontvangen. Lukt jullie dat?

Groeten, 5.1.2.e
1

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
+31 5.1.2.e

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.

[illegible]

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

team vergunningen Wet natuurbescherming
Bereikbaar van maandag t/m donderdag.
Op vrijdagen werk ik niet.

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
D-passage, 4e etage

.....
T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

5.1.2.e @minlnv.nl

Onze besluiten zijn vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

Van: 5.1.2.e - DGMI 5.1.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 21 oktober 2021 09:34

Aan: 5.1.2.e @minlnv.nl>

CC: 5.1.2.e (WVL) 5.1.2.e @rws.nl>; 5.1.2.e - DGMI

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e DGMI

5.1.2.e @minienw.nl>; 5.1.2.e HBJZ 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: mogelijke vragen aan Schiphol eerste notitie TVG

Beste 5.1.2.e

Naar aanleiding van je vraag geef ik je na lezing van de eerste concept notitie TVG een aantal aandachtspunten mee. Waarbij ik gekeken heb naar consistentie met eerdere besluitvorming en de vraag of het reëel is te verwachten dat het scenario in de praktijk zich ook had kunnen voordoen.

Groet, 5.1.2.e

Consistentie met eerdere besluitvorming

- In de beslissing op bezwaar (ikv hh-verzoek) is overwogen dat de geluidsruimte ontstaan door vlootvernieuwing (stillere vliegtuigen) niet kan worden ingewisseld voor stikstofruimte in de referentiesituatie. In de voorgestelde benadering wordt daarvan afgeweken.

- Bepalend voor de keuze van het meest beperkend besluit zijn de daarin vastgelegde publiekrechtelijke beperkingen. In concept notitie wordt verondersteld dat het LVB2008 afgewikkeld wordt op een vierbanenstelsel om de vergelijking te maken met het Aanwijzingsbesluit 1996 (met vierbanenstelsel). Hiermee wordt een aanvullende beperking geïntroduceerd die er niet was, immers de vijfde baan was reeds vanaf 2003 operationeel.

Toelichting: De referentiesituatie wordt in gevallen als de onderhavige, bepaald door het meest beperkende publiekrechtelijke besluit sinds de referentiedatum.

- Voorheen is in de besluitvorming rond Schiphol vanaf 1996 altijd een vergelijking gemaakt langs de band van de criteria voor gelijkwaardigheid. Schiphol werkt momenteel een voorstel uit om ook een vergelijking te maken op basis van een geluidscontour (met tellingen woningen).

- In de passende beoordeling zijn ook grondgebonden activiteiten en verkeersaantrekkende werking als aspecten van de activiteit aangemerkt met mogelijke effecten (storingsfactoren).

Realiteitsgehalte van het scenario

- Een vergelijking op basis van TVG gaat uit van een fictieve situatie, waarbij het verkeer dat op alle banen en vliegroutes van Schiphol wordt afgewikkeld, op één baan en één vliegroute wordt gezet. In de praktijk is gebleken dat niet de TVG maar de grenswaarden in de handhavingspunten het meest knellend zijn geweest voor de operaties van Schiphol. Dit blijkt ook uit het UMER-SP waarin is onderzocht hoe Schiphol zich zal ontwikkelen als er geen vijfde baan zal worden aangelegd. Uit de samenvatting van het UMER-SP (pg. 21 en 22):

"Bij het banenstelsel S4S2 staat of valt de beperking van de geluidsbelasting met het effectief handhaven van de geluidszones en de daartoe noodzakelijke beperking van de verkeersomvang tot omstreeks 320.000 vliegtuigbewegingen per jaar, ondanks een groeiende vraag naar luchthavencapaciteit. Blijft zo'n beperking achterwege, dan wordt de situatie reeds bij een bescheiden extra toename van het aantal vliegtuigbewegingen slechter dan in 1990. Bij een eventuele groei tot hetzelfde aantal vliegtuigbewegingen als is aangenomen bij mainport-ontwikkeling, is er zelfs sprake van een zeer sterke toename van de milieu-effecten, vooral op het gebied van de geluidshinder. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour zal dan bijvoorbeeld rond de 30.000 bedragen. (...) Wanneer wordt afgezien van aanleg van de vijfde baan, dan blijft zowel de kwaliteit van de dienstverlening als de milieukwaliteit achter bij de gestelde eisen. Schiphol ontwikkelt zich

dan tot een luchthaven van betrekkelijk ondergeschikte betekenis, zelfs wanneer de uit de geluidszone voortvloeiende, vèrgaande capaciteitsbeperking niet blijvend wordt gehandhaafd. De kwaliteit van de dienstverlening op het vierbanenstelsel neemt bij de dan te verwachten groei namelijk sterk af, ten koste van de concurrentiepositie. In geen geval komt Schiphol op duurzame wijze in aanmerking als mainport, dus als main hub voor een mega-carrier. Van de luchthaven zullen mede daardoor relatief weinig economische en ruimtelijke kwaliteitsimpulsen naar de omgeving uitgaan.”

De noodzakelijke punctualiteit om als mainport te kunnen opereren (conform dubbeldoelstelling PKB1995) is bij verdere groei niet meer haalbaar met een vierbanenstelsel. De Commissie voor de m.e.r. wijst er in haar toetsingsadvies over het MER NNHS op dat “wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden.” Kan inzicht gegeven worden in welke nieuwe inzichten, feiten en omstandigheden maken dat de eerdere conclusie uit het UMER-5P niet reëel zou zijn.

Toelichting: Hetgeen maximaal was toegestaan mag een worst case-inschatting zijn, maar die moet wel enig realiteitsgehalte hebben. Het concept van de referentiesituatie is immers een vorm van bescherming van bestaande rechten, als uitwerking van de rechtszekerheid. Omdat het hierbij gaat om een uitzondering op de reguliere toetsing van nieuwe projecten zal die bescherming niet te ruim mogen worden uitgelegd. Geen bescherming komt toe aan louter theoretische rechten, het moeten reële bestaande rechten zijn.

Toelichting: In het stelsel met handhavingspunten heeft het TVG en de grenswaarde tot doel te voorkomen dat de meteotoeslagen die in de grenswaarden in de handhavingspunten zijn opgenomen, met “extra vliegverkeer” zouden kunnen worden opgevuld. Er bestaat geen enkele relatie tussen het TVG en de geluidbelasting op een bepaalde plek rond het vliegveld.

- In artikel 2, lid 2 en 3 van het aanwijzingsbesluit 1996 zijn maxima genoemd voor het aantallen passagiers en tonnage vracht (“Op het luchtvaartterrein wordt slechts zo veel verkeer toegelaten dat...”). Het is niet duidelijk hoe deze maxima geen beperking vormen voor de gebruiksruimte.

Toelichting: Uit de rapportage van Goudappel Coffeng (2020) Wegverkeerscijfers m.e.r. voor twee scenarios, Uitgangspuntendocument Verkeer blijkt dat in 2020 uitgaande van een gegeven stoelcapaciteit de situatie 2020 met 500.000 vliegtuigbewegingen (vtb) gelijk staat aan ca. 85,7 miljoen passagiers (pax). Dat resulteert in een gemiddelde bezetting van 171,4 pax/vtb. Het scenario onderliggend aan het Aanwijzingsbesluit 1996 ging uit van 99,7 pax/vtb (met ca. 440k vliegtuigbewegingen). Een scenario met 480k vliegtuigbeweging resulteert binnen de publiekrechtelijke beperking van het aantal passagiers op een verhouding van 91,6 pax/vtb. Historisch is de ontwikkeling dus dat het aantal pax/vtb toeneemt. Hoe reëel is het te veronderstellen dat het aantal pax/vtb afneemt zonder inbreuk te doen op de kwaliteit van de dienstverlening (ten koste van de concurrentiepositie) en de mainportdoelstelling?

- In de concept notitie is beschreven dat voor de LMax geluidbelasting van een vlucht verondersteld is dat deze gelijk is aan de SEL waarde min 10 dB. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat conform het rekenvoorschrift de Ke-geluidbelasting is bepaald. Kan toegelicht hoe deze veronderstelling zich verhoudt tot het rekenvoorschrift (incl. appendices) van destijds.

Van: 5.1.2.e [redacted] 5.1.2.e [redacted] @minlnv.nl>

Verzonden: donderdag 7 oktober 2021 17:18

Aan: 5.1.2.e [redacted] - DGMI 5.1.2.e [redacted] @minienw.nl>

Onderwerp: mogelijke vragen aan Schiphol eerste notitie TVG

Dag 5.1.2.e [redacted]

Ik wil dit maandag uit doen gaan. Graag aanvullen/verbeteren mogelijke vragen bij eerste concept notitie SHL:

- Waarom wordt niet op de meest logische manier voor geluidsberekeningen aangehouden: hoeveel vliegtuigbewegingen passen in de in 1996 vastgestelde geluidszones (in plaats van op basis van het begrip TVG)?
- Wat is het realiteitsgehalte van de uitkomst dat 480K vliegtuigbewegingen binnen het Aanwijzingsbesluit 1996 passen? In de scenariostudie (deel 3, MER 2020) wordt aangegeven dat meer realistisch 459K vtb zouden hebben gepast binnen het LVB 2008? **PM: Aanvullend MER:** 5.1.2.e [redacted] is dit relevant: het gaat er uiteindelijk om wat er is vastgelegd)
- Waarom gaat de notitie op niet-gestelde vragen zoals het herhaalde standpunt dat het LVB 2008 ook geen beperking was? Er moet worden uitgegaan van een begrenzing van 480K vanuit het LVB 2008.
- Waarom wordt niet onderbouwd dat in voorschriften het aanwijzingsbesluit 1996 opgenomen genoemde maxima aantallen passagiers en tonnage vracht geen beperking zijn van de *gebruiksruimte* (want daar gaat het om!)? Het gaat niet om milieugebruiksruimte (zoals in de notitie staat), maar om gebruiksruimte.
- ...
- ...

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

team vergunningen Wet natuurbescherming
Bereikbaar van maandag t/m donderdag.
Op vrijdagen werk ik niet.

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
D-passage, 4e etage

T 5.1.2.e

5.1.2.e @minlv.nl

Onze besluiten zijn vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

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 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 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 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.

67

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI: 5.1.2.e
5.1.2.e @debrauw.com"; 5.1.2.e 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Overleg inz. "LNV - Schiphol"
Datum: dinsdag 24 augustus 2021 12:13:35
Bijlagen: [image001.jpg](#)

68

Beste allen,

Morgen hebben wij een vervolgggesprek staan ten aanzien van de aanvulling op de vergunningaanvraag Wnb Schiphol.

Wij zouden graag de volgende punten bespreken, waarbij punt 2 en 3 nauw met elkaar samenhangen.

1. Referentiesituatie
2. 25 km 'afkap'
3. Proces

Hebben jullie hier nog aanvullingen op? En zouden jullie de teams-link nog willen toevoegen voor morgen?

Dank en vriendelijke groet,

5.1.2.e

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](#)

-----Original Appointment-----

From: 5.1.2.e

Sent: Monday, 26 July 2021 20:20

To: 5.1.2.e 5.1.2.e @minienw.nl"; 5.1.2.e
@debrauw.com"; 5.1.2.e

Subject: Overleg inz. 'LNV - Schiphol'

When: Wednesday, 25 August 2021 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Where: Teams link volgt later

Beste mensen,

5.1.2.e is het vorige moment verhinder, komt dit moment voor iedereen uit?

Gr. 5.1.2.e

Goedenavond allen,

N.a.v. onderstaand verzoek gepland.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....
Directie Bedrijfsvoering

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

.....
Directie Bedrijfsvoering werkt voor

- **Ministerie van Economische Zaken en Klimaat**

- **Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**

Bezuidenhoutseweg 73 | 2594 AC | Den Haag |

Postbus 20401 | 2500 EK | Den Haag

5.1.2.e

5.1.2.e

@minezk.nl

www.rijksoverheid.nl/ezk

.....
Werkdagen ma, di, wo of vrijdag

LET OP: Bij bezoek aan ons Ministerie dient u een legitimatiebewijs bij u te hebben.

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

Van: 5.1.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 20 juli 2021 19:44

Aan: Secretariaat Natuur Visserij en Landelijk Gebied (NVLG) 5.1.2.e @minezk.nl>

CC: 5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>;
5.1.2.e @minlnv.nl>; 5.1.2.e @minlnv.nl>

Onderwerp: afspraak Schiphol week 23/8

Beste collega's,

Graag in de week van 23 augustus voor de duur van een geheel uur vanuit de agenda van 5.1.2.e met als onderwerp 'LNV Schiphol' uitnodigen:

SHL:

- 5.1.2.e

(I&W)

- 5.1.2.e (LNV)

De e-mailadressen staan in de agenda van 5.1.2.e datum 8 juli van 11.15-11.45 uur.

Dank.

Groet, 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

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.

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
@debrauw.com"
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Overleg inz. Schiphol morgen
Datum: dinsdag 5 oktober 2021 19:42:41
Bijlagen: image001.jpg

69

Dank 5.1.2.e Dit is voor ons akkoord. Het punt Lelystad kan wat ons betreft kort.
Vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

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](#)

From: 5.1.2.e
Sent: Tuesday, 5 October 2021 17:34
To: 5.1.2.e
; 5.1.2.e @minienw.nl';
5.1.2.e @debrauw.com'
Cc: 5.1.2.e

Subject: Overleg inz. Schiphol morgen

Dag allemaal,

We treffen elkaar morgenmiddag digitaal. 5.1.2.e van Pels Rijcken zal bij het gesprek aansluiten. Ik stel voor dat we in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde hebben:

- Aangeleverde documenten d.d. 20 september 2021
- Vervolgproces
- Stand van zaken Lelystad

Zijn dit voor jullie ook de onderwerpen die op de agenda moeten staan?

Ik zag overigens dat mijn secretariaat er een wekelijks terugkerend vergaderverzoek van heeft gemaakt. Dat lijkt me wat veel van het goede. Laten we morgen ook bespreken wanneer een vervolgoverleg weer dienstig is.

Tot morgen,

5.1.2.e

MT-lid

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
D-passagie, 4e etage

5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e@minlnv.nl

5.1.2.e 5.1.2.e@minezk.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 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.

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Overleg voortgang
Datum: woensdag 18 augustus 2021 14:57:09

Hoi 5.1.2.e,
Nee die heb ik niet ontvangen.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 18 augustus 2021 14:55

Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Overleg voortgang

Hebben jullie de uitnodiging ontvangen? Ik kan dit niet zien, ligt misschien aan mijn beperkte ervaring met Teams.
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
team vergunningen Wet natuurbescherming
Bereikbaar van maandag t/m donderdag.
Op vrijdagen werk ik niet.

.....
DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
D-passage, 4e etage

.....
T 5.1.2.e
M 5.1.2.e
5.1.2.e @minlnv.nl

Onze besluiten zijn vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

Van: 5.1.2.e @schiphol.nl>
Verzonden: woensdag 18 augustus 2021 14:44
Aan: 5.1.2.e @minlnv.nl>
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
5.1.2.e @schiphol.nl>; 5.1.2.e @rivm.nl>

Onderwerp: RE: Overleg voortgang

Hoi 5.1.2.e
Ja voor ons is 2 uur i.p.v. 1,5 uur ok.
Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: woensdag 18 augustus 2021 13:57

Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl>
CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e
5.1.2.e @schiphol.nl>; 5.1.2.e @rivm.nl>

Onderwerp: RE: Overleg voortgang

Naar ik hoop met jullie akkoord plan ik morgen geen 1,5 uur maar 2 uur in. We hebben enkele complexe vragen te bespreken (referentiesituatie en ijkjaren), afstandsgrens 25 km en doorlooptijd en daarmee samenhangende procedurele aspecten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Bereikbaar van maandag t/m donderdag.
Op vrijdagen werk ik niet.

.....

DG Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
 Bezuidenhoutseweg 73 | Postbus 20401 | 2500 EK Den Haag
 D-passage, 4e etage

.....

T 5.1.2.e
 5.1.2.e
 5.1.2.e @minlnv.nl

Onze besluiten zijn vindbaar via: <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/>

Van: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Verzonden: woensdag 18 augustus 2021 09:03

Aan: 5.1.2.e @minlnv.nl>

CC: 5.1.2.e @minienw.nl; 5.1.2.e

5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: RE: Overleg voortgang

Hoi 5.1.2.e

Geen probleem hoor en lijkt mij goed om 5.1.2.e en misschien 5.1.2.e ook aan te sluiten 5.1.2.e is deze week nog op vakantie dus 5.1.2.e en ik zullen aan onze kant aansluiten.

5.1.2.e en ik zijn donderdag vanaf 15:00 uur beschikbaar. Plan jij een overleg?

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @minlnv.nl>

Verzonden: dinsdag 17 augustus 2021 15:26

Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl>

CC: 5.1.2.e @minienw.nl

Onderwerp: Re: Overleg voortgang

Hoi 5.1.2.e

Vrijdag ben ik niet beschikbaar, maar donderdag wel. Ik zou tegelijkertijd 5.1.2.e willen uitnodigen.

Groet, 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 17 aug. 2021 om 15:21 heeft 5.1.2.e @schiphol.nl> het volgende geschreven:

Hoi 5.1.2.e

Wij zouden jou graag nog willen spreken voor jij op vakantie gaat om de stand van zaken door te nemen. Ben jij daarvoor vrijdag beschikbaar? Wij kunnen van 9-10 uur of ergens vanaf 11:30 uur. Ik denk dat we 1,5 uur zouden willen inplannen.

Groeten 5.1.2.e

5.1.2.e

+31 (0 5.1.2.e

5.1.2.e

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

Van: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e (To70); 5.1.2.e @gmail.com; 5.1.2.e 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.
Datum: zaterdag 17 april 2021 08:56:38

Hi,

Tav presentatie over de autonome ontwikkelingen. Zou je ook nog iets meer kunnen zeggen wat actualisatie vd grenswaarden zou kunnen betekenen voor de vergelijking? Behalve dat het niet vigerend lvb is, is het wel een realistische optie geef je aan. Maar wat zou daarvoor nodig zijn? En wat betekent dat dan voor de vergelijking...

Grt

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e @to70.nl>
Datum: vrijdag 16 apr. 2021 9:10 PM
Aan: 5.1.2.e @gmail.com 5.1.2.e @schiphol.nl>, 5.1.2.e @minlnv.nl>, 5.1.2.e - DGMI
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.

Allen,
 Bijgevoegd de twee presentaties.
 Tot morgen!
 Groet,

5.1.2.e
To70 | Managing Director
 Mob: 5.1.2.e

-----Original Appointment-----

From: 5.1.2.e
Sent: 16 April 2021 20:13

To: 5.1.2.e DGMI - 5.1.2.e IenW - 5.1.2.e
 5.1.2.e (To70)

Subject: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.

When: 24 April 2021 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Where: Skype-vergadering

Hoi allen,
 Hierbij de uitnodiging voor de generale voor het overleg met de Commissie. 5.1.2.e zal de presentaties toesturen.
 Groeten, 5.1.2.e

buiten reikwijdte verzoek

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: 5.1.2.e - DGLM
Aan: 5.1.2.e @gmail.com; 5.1.2.e
 - DGLM
Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.
Datum: zaterdag 17 april 2021 08:49:52

Hi,

Zou je bij de presentatie over reconstructie bestaand recht nog iets kunnen zeggen over:
 -hoeveel bewegingen met de toestellen zijn gevolgen waar het Mer scenario 2007 mee is berekend.
 -welke grote maatschappijen op Schiphol vliegen met bepaalde toestellen om daar een beetje beeld bij te krijgen.

Grt

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.e (To70) 5.1.2.e @to70.nl>
Datum: vrijdag 16 apr. 2021 9:10 PM
Aan: 5.1.2.e @gmail.com 5.1.2.e @schiphol.nl>, 5.1.2.e
 @minlnv.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>, 5.1.2.e - DGLM
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.

Allen,
 Bijgevoegd de twee presentaties.
 Tot morgen!
 Groet,

5.1.2.e
To70 | Managing Director

5.1.2.e
 -----Original Appointment-----

From: 5.1.2.e
Sent: 16 April 2021 20:13
To: 5.1.2.e DGLM - 5.1.2.e; lenW - 5.1.2.e
 5.1.2.e (To70)

Subject: Presentaties voor de Commissie voor de m.e.r.
When: 24 April 2021 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.
Where: Skype-vergadering

Hoi allen,
 Hierbij de uitnodiging voor de generale voor het overleg met de Commissie. 5.1.2.e zal de presentaties toesturen.
 Groeten, 5.1.2.e

5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e
5.1.2.e @minez.nl)
Onderwerp: Re: QAs themasessie natuur_revPJS_v0.2
Datum: maandag 15 februari 2021 11:59:45
Bijlagen: [QAs themasessie natuur 5.1.2.e v0.2aanvulling_WD.docx](#)

73

Dag allen,

zie in de bijlage mijn aanvullingen. Bij nader inzien lijkt het me beter als BuWa niet aansluit bij deze themasessie. Gezien het beperkte aantal deelnemers is 4 experts een beetje te veel.

5.1.2.e , zou jij de vraag over de soortenbescherming willen beantwoorden?

Vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGMI
Verzonden: donderdag 11 februari 2021 15:42
Aan: 5.1.2.e @minez.nl)
Onderwerp: QAs themasessie natuur_5.1.2.e_v0.2

Heren,

Bijgaand een tweede revisie waarbij ik nog wat vragen heb gecombineerd en één vraag toegevoegd.

Groet, 5.1.2.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 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 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.

.....

M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e @minienw.nl

.....

Werkdagen: maandag - donderdag

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 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.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Re: Startgesprek CMER adviestraject MER NNHS (LVB-1)
Datum: vrijdag 15 januari 2021 09:06:50

Ho 5.1.2.e

Het valt mij op dat er geen vragen zijn over de passende beoordeling en het natuuronderzoek. De vragen die daaraan raken hebben alleen betrekking op het luchtkwaliteitsonderzoek en de depositieberekening. Is deze vragenlijst dan volledig? Heeft de natuurdeskundige geen vragen? Als dat zo is dan is mijn eerdere inschatting niet juist geweest en lijkt het mij ook niet zinvol om een ecooloog mee te nemen naar het startoverleg.

Ik zal de vragen delen met de adviseurs en je laten weten wie ik nodig denk te hebben om deze vragen goed te kunnen beantwoorden. En er zijn ook vragen die gaan over de overwegingen van LNV: bijvoorbeeld over het gebruik van de vloot in 2008 i.p.v. 2020. Ik zal die beantwoorden en daarbij aangeven dat dit overeenkomstig het kader is dat LNV heeft meegegeven.

Groeten 5.1.2.e

5.1.2.e

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e DGMI
Verzonden: donderdag 14 januari 2021 19:16
Aan: 5.1.2.e - DGLM ; 5.1.2.e - DGLM
CC: 5.1.2.e DGMI
Onderwerp: Startgesprek CMER adviestraject MER NNHS (LVB-1)
 Beste 5.1.2.e ,

Bijgevoegd de memo met besprekpunten ten behoeve van het startgesprek zoals zojuist ontvangen van de Werkgroepsecretaris.

5.1.2.e voor de vragen over het MER verwacht ik dat Schiphol als initiatiefnemer een inhoudelijke reactie voorbereid. In de eerste opzet zouden naast jou 5.1.2.e ook aansluiten bij het startoverleg. Afhankelijk van de besprekpunten kan zoals eerder besproken de deelname vanuit de initiatiefnemer nog nader worden bepaald. Mocht daar aanleiding voor zijn op basis van deze besprekpunten verneem ik dat graag,

Groet, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: sturen jullie voor het overleg morgenochtend nog de presentaties en spreekteksten?
Datum: woensdag 3 maart 2021 08:49:06
Bijlagen: [20210225 Script bij Toelichting MER.docx](#)
[20210309 Toelichting MER.pptx](#)

75

Hoi allen,

Mijn presentatie en spreektekst is niet meer gewijzigd maar ik heb de datum in de bestandsnaam nu aangepast naar 20210309. De spreektekst zal ik nog een keer oefenen en als ik ergens struikel dan pas ik dat misschien nog aan.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGLM

Verzonden: dinsdag 2 maart 2021 17:40

Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e

Onderwerp: sturen jullie voor het overleg morgenochtend nog de presentaties en spreekteksten?

Heren,

Sturen jullie het boeltje nog even rond zodat we morgen de laatste check kunnen doen met elkaar? Zag vandaag nog wat dubbelingen tussen 5.1.2.e

Groet,

5.1.2.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 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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag ivm termijn aanvulling MER
Datum: maandag 21 juni 2021 14:17:51

Beste 5.1.2.e

Zoals je aangeeft in je mail hebben we nu iets meer dan een week geleden de vragen van jullie ontvangen en hebben we vorige week, op ons verzoek een toelichting gekregen van 5.1.2.e. Op basis van de vragen had ik To70 gevraagd een planning te maken die we vorige week ook met 5.1.2.e hebben besproken. Er zijn twee factoren die hebben geleid tot de bijstelling van mijn eerdere inschatting. Ik had de inschatting gebaseerd op het advies van de Commissie voor de m.e.r. omdat ik nog geen beschikking had over de definitieve vragen en het moment waarop de vragen voor ons beschikbaar waren.

De vragen bleken op enkele punten voor ons niet helemaal duidelijk, vandaar het verzoek om toelichting. De verwachting is dat de benodigde duidelijk door 5.1.2.e op korte termijn kan worden geboden maar dit kost iets aan doorlooptijd.

Verder is nu een aantal vragen vanuit de zienswijzeprocedure toegevoegd die mij nog niet bekend waren en waar ik dus geen rekening mee had kunnen houden in mijn eerdere inschatting. Ook deze extra vragen voegen een stukje doorlooptijd toe. Tot slot speelt de beschikbaarheid van sleutelpersonen een rol, zowel op Schiphol als bij de adviseurs. De oplevering zou resulteren in een datum die midden in de vakantieperiode valt. Dan ben ik zelf en zijn mijn belangrijkste adviseurs afwezig. Ik kan dan niet de kwaliteit van de antwoorden garanderen. Wij hebben met 5.1.2.e besproken dat een realistische datum voor de antwoorden eind augustus is, dus na de vakantieperiode.

Bij deze dus het verzoek om de vragen eind augustus te beantwoorden i.p.v. binnen de gevraagde vier weken. Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMI
Verzonden: vrijdag 18 juni 2021 12:39
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Vraag ivm termijn aanvulling MER

Beste 5.1.2.e

Vorige week dinsdag ben je door 5.1.2.e per brief geïnformeerd over de benodigde aanvullingen op het MER na overweging van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en ontvangen inspraak op het MER. Daarbij is verzocht binnen een termijn van vier weken in een aanvulling op het MER de aanvullende aandachtspunten vanuit het bevoegd gezag te verwerken. Deze termijn werd eerder ook door jou als haalbaar geacht. Ik begrijp dat je gisteren aan 5.1.2.e mondeling kenbaar hebt gemaakt dat het toch niet haalbaar lijkt om binnen vier weken deze aandachtspunten te verwerken. In het kader van de publieke verantwoording over het procesverloop vraag ik je middels deze mail om met opgaaf van reden een schriftelijk verzoek tot uitstel bij DGMI neer te leggen.

Alvast dank voor je reactie,

5.1.2.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 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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: Re: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol
Datum: dinsdag 13 oktober 2020 12:30:23
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Hoi 5.1.2.e

Fijn dat jij waarneemt voor 5.1.2.e Ik ben vandaag vrij en zal morgen contact met je opnemen. Dan wil ik graag de verdere planning met je bespreken.

Groeten 5.1.2.e

From: 5.1.2.e - DGMI
Sent: Tuesday, October 13, 2020 12:00:49 PM
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMI
Subject: RE: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor het toesturen van Deel 1 (incl. TC) en de luchtkwaliteitsberekeningen van Schiphol.

Ik vroeg me af of je ook nog in staat bent geweest om de Bijlage 1: Rapport Adecs van de passende beoordeling Schiphol toe te sturen en wanneer de review van het natuuronderzoek door Bureau Waardenburg is afgerond.

Ik hoor graag van je!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Van: 5.1.2.e - DGMI
Verzonden: maandag 12 oktober 2020 14:31
Aan: 5.1.2.e @schiphol.nl
CC: 5.1.2.e - DGMI
Onderwerp: RE: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Beste 5.1.2.e

In afwezigheid van 5.1.2.e, heb ik enkele vragen m.b.t. de Wnb vergunningaanvraag Schiphol.

Ik heb begrepen van 5.1.2.e dat de update van het natuuronderzoek naar Bureau Waardenburg is gegaan voor een eigen review. Wanneer kunnen wij dit retour verwachten?

En in de passende beoordeling van Schiphol wordt verwezen naar Bijlage 1: Rapport Adecs. Deze hebben wij niet tot onze beschikking. Zou je deze nog kunnen opsturen?

Ook zouden we vandaag Deel 1 en de luchtkwaliteitsberekeningen ontvangen. Is dat nog steeds de actuele planning?

Ik hoor graag van je. Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie | Ministerie IenW

M: 5.1.2.e
E: 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Van: 5.1.2.e @schiphol.nl
Verzonden: vrijdag 2 oktober 2020 11:10
Aan: 5.1.2.e - DGMI <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e @schiphol.nl; 5.1.2.e schiphol.nl; 5.1.2.e @schiphol.nl; 5.1.2.e @schiphol.nl

Onderwerp: FW: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Beste 5.1.2.e

Gisteravond hebben wij de passende beoordeling voor Schiphol aangeboden aan LVNL. Deze is daarbij dus beschikbaar voor de voortoets. Wij hebben daar inmiddels ook deel 3 *Scenario's* van de MER op aangepast. De reconstructie van het

bestaande recht wordt daar in beschreven. Die versie is als bijlage opgenomen in deze mail.

Zoals toegezegd actualiseren wij nu de rapportage van het Natuuronderzoek o.a. op basis van het commentaar op de PB.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @schiphol.nl>

Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 23:14

Aan: 5.1.2.e @minlnv.nl

CC: 5.1.2.e @minlnv.nl; 5.1.2.e @schiphol.nl>; 5.1.2.e @schiphol.nl>;

5.1.2.e @schiphol.nl>

Onderwerp: Wnb-vergunningaanvraag Luchthaven Schiphol

Geachte 5.1.2.e,

Hierbij vraag ik namens Royal Schiphol Group N.V. ("RSG") een vergunning aan op grond van de Wet natuurbescherming ("**Wnb-vergunning**") voor Luchthaven Schiphol.

RSG vraagt de Wnb-vergunning aan voor de Activiteit als gedefinieerd in aangehechte passende beoordeling.

Verder hecht ik de volgende bijlagen bij de passende beoordeling aan die bereikbaar zijn via [mSafe](#).

- Bijlage 1: Berekening voor vergelijking van bestaand recht met huidig gebruik, Aeries kenmerk: **RsgBA6TPMnJS (24 juli 2020)**

- AERIUS_20200724083322_2019_Schiphol500k.gml
- AERIUS_20200724110403_20190_Schiphol480k.gml
- AERIUS_bijlage_20200723223321_RsgBA6TPMnJS-500k vs 480k.pdf

- Bijlage 2: Voor vergelijking op hexagoonniveau: *Resultaten Schiphol op hexagoonniveau.csv*

Voor de legesfactuur kunt u de volgende informatie gebruiken:

Royal Schiphol Group N.V.

5.1.2.e

Postbus 7501

1118 ZG Schiphol

o.v.v. kostenplaats 12000

Kvk-nummer: 34029174

Bedrijfsregistratienummer RvO: geen

Ik zie de formele ontvangstbevestiging en de factuur voor de leges graag tegemoet.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Friday out of office

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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e (To70); 5.1.2.e
Onderwerp: Reservering bespreking verwerking bevindingen
Datum: donderdag 22 oktober 2020 11:53:15

Hoi 5.1.2.e

Zou jij aub twee momenten willen reserveren voor het bespreken van de verwerking van de bevindingen op maandagmiddag en donderdagmiddag.

Ik neem dan a.s. maandag als ik weer terug ben van mijn verlof de bevindingen door en kijk dan wat voor ons het meest behulpzaam is om de bevindingen te kunnen verwerken, een overleg dezelfde dag of later in de week, waar wij behoefte hebben aan toelichting en wie daar dan bij moet worden aangesloten.

Naast een inhoudelijke bespreking is een afstemming van het proces om te komen tot de afronding ook een aandachtspunt. Gezien de relatie met het implementatietraject voor het LVB stel ik voor dat we dat gezamenlijk met DGLM afstemmen. Plan jij daar ook volgende week een moment voor?

Groeten, 5.1.2.e

5.1.2.e
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGLM
Onderwerp: Update - Maatregelen Stikstofemissie
Datum: vrijdag 12 november 2021 10:31:37
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Hoi 5.1.2.e

Ik had in de tabel een selectie gemaakt van de meest relevante maatregelen. Ik heb nu meer informatie over de e-GPU. Daarmee kan 45% CO2-emissie van het platformverkeer worden gereduceerd en ik verwacht een vergelijkbare reductie voor stikstofemissie. In deposities zijn alle effecten klein vergeleken met de bijdrage van de vliegtuigen, dus wat dat betreft heeft de luchtruimherziening met meer CDA's en de vierde fix potentieel meer effect. Maar de GPU is dus wel een grote en daardoor interessante bron.

De e-GPU is bestaande techniek en er is reeds een experiment gepland en als dat succesvol verloopt kunnen daarna in principe de e-GPU's worden geïntroduceerd. Te beginnen in 2022. Nu staat 2030 gepland voor de volledige vervanging maar het tempo wordt o.a. bepaald door de beschikbare financiën. Er is circa 20 miljoen euro nodig is.

5.1.2.e

5.1.2.e

www.schiphol.nl

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

+31 5.1.2.e

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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e - DGMI
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Update natuurtoets ecologie
Datum: donderdag 15 oktober 2020 10:03:02
Bijlagen: [19-0543 AR Schiphol-def.pdf](#)

82

Hoi 5.1.2.e,
Hierbij de update van het Natuuronderzoek.
5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGLM; 5.1.2.e - DGMI; 5.1.2.e -
DGLM
5.1.2.e
Cc:
Onderwerp: Update presentatie en BRS info sessie
Datum: vrijdag 26 februari 2021 13:10:12
Bijlagen: [20210225 Script bij Toelichting MER.docx](#)
[20210225 Toelichting MER.pptx](#)

83

Hoi allen,

Dit is de presentatie met spreektekst zoals ik die heb aangepast n.a.v. het commentaar van onze directie.

En volgende week dinsdag 2 maart zijn wij door de BRS (ambtelijk) uitgenodigd ook daar de MER toe te lichten.

Ik besprak dan met 5.1.2.e en het lijkt ons een goed idee als jullie dan ook het LVB toelichten. Nemen jullie daarvoor zelf contact op met de BRS?

5.1.2.e

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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e - DGM
Cc: 5.1.2.e @to70.nl
Onderwerp: Verdere toelichting beperking aanwijzing 1996
Datum: donderdag 2 september 2021 11:32:12
Bijlagen: [image001.jpg](#)

84

Hoi 5.1.2.e,

Wij hadden afgesproken nog een toelichting te geven op de wijze waarop wij kunnen laten zien hoe het verkeer van LVB 2008 past binnen de geluidscontour van de aanwijzing 1996. Ik zou daar graag samen met 5.1.2.e een afspraak voor maken. Zoals afgesproken werken wij verder aan een volledige onderbouwing dus we zullen ons in dit overleg strikt beperken tot de geluidscontour en de toegepaste methode.

Wij zijn donderdag beschikbaar tussen:

- 9:00 – 10:00 uur

- 15:00 – 16:00 uur (zou onze voorkeur hebben)

Kunnen jullie laten weten wie er verder die dit overleg aanwezig zullen zijn?

Groeten, 5.1.2.e

[Redacted signature block]

Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol, The Netherlands
P.O. Box 7501, 1118 ZG Schiphol, The Netherlands, schiphol.nl
cid:image003.jpg@01D608EC.8EA6D2D0

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 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: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e DGMI 5.1.2.e (WVL); 5.1.2.e
5.1.2.e @TO/U.nl
Onderwerp: Vergelijking van geluidsruimte
Datum: dinsdag 7 september 2021 21:14:21
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[210906 Geluidsruimte Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol 1996 - S42 en S5P.pdf](#)

85

Hoi allen,

Voor ons overleg a.s. donderdag hebben wij bijgevoegde notitie voorbereid. Dit is een conceptstuk bedoeld voor deze bespreking dat zal worden verwerkt in een integraal stuk. In deze notitie wordt de methode en de resultaten beschreven van de vergelijking van de beschikbare geluidsruimte in de Aanwijzing 1996 met LVB 2008. Voor ons is het doel om donderdag deze notitie te bespreken en dan met name de gebruikte methode.

Groeten, 5.1.2.e

[Redacted signature block]

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

cid:image003.jpg@01D608EC.8EA6D2D0

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 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.