

To: (10)(2e) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)
DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e)
DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) DGMI
Sent: Sun 11/14/2021 5:36:08 PM
Subject: RE: fiches
Received: Sun 11/14/2021 5:36:09 PM

En nog ter aanvulling: vrijdag aan het eind van de dag heb ik nog met (10)(2e) gesproken. Hij kiest er voor om het gesprek met Benschop pas aan te gaan als er een meer eenduidig beeld is van de soliditeit en impact van de beide JenV-analyses. En aangezien die inderdaad wsl. pas in de week van 22-29/11 komen, verwacht hij niet voor die tijd het gesprek met Schiphol te kunnen hebben.

gr. (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>
Datum: zondag 14 nov. 2021 3:33 PM
Aan: (10)(2e) DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>
Kopie: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) DGMI
<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: fiches

Beste (10)(2e)

Ter achtergrond voor het ochtendberaad de laatste actua:

⌚ DGLM heeft vrijdag na overleg met M lenW de fiches aangepast tbv van het 3^e BWO. Deze staan maandagmiddag geagendeerd in dg-overleg (zonder DGMI) en dinsdag in 3^e BWO.

⌚ (10)(2e) ik sluiten aan bij het vooroverleg.

⌚ Van LNV heb ik vernomen dat M LNV ook zal aansluiten bij het BWO.

Naar verwachting zal de druk op LNV toenemen om te komen tot besluitvorming. Dit raakt ook DGMI. Inzet blijft om vanuit DGMI en LNV te komen tot een consistent toetsingskader op de passende beoordeling. Deze passende beoordeling is onderliggend aan zowel de vergunningaanvraag als aan het MER voor het luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het vraagt nog wel tijd om te komen tot een solide basis voor het toetsingskader. Dinsdag wordt de juridische analyse ook nog niet inhoudelijk besproken. Daarvoor moet deze eerst nog afgerond worden en vervolgens betrokken worden bij de adviezen van de Landsadvocaat.

Vervolgstappen

⌚ Reactie lenW op conceptanalyses JenV (voor DGMI mn notitie over overgangsrecht en referentiesituatie)

o Maandag reactie op conceptnotitie overgangsrecht (concept vorige wk donderdag ontvangen)

o Eind vd week reactie op conceptnotitie referentiesituatie (concept komende dinsdag verwacht)

⌚ Afronding juridische analyse door JenV wordt verwacht in de week van 22/29 november

⌚ Bevoegd gezagen (LNV in afstemming met DGMI) zullen op basis hiervan het toetsingskader verder uitwerken.

o Vervolgoverleg (10)(2e) (10)(2e) de wk van 22 november

⌚ Schiphol zal vervolgens verzocht worden de Wnb-vergunningaanvraag en de passende beoordeling onderliggend aan het LVb conform uitgewerkt toetsingskader aan te vullen.

Toelichting op fiches

⌚

⌚

(11)(1)

⌚

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI

Verzonden: donderdag 11 november 2021 17:46

Aan: (10)(2e) DGMI ; (10)(2e) DGMI

CC: (10)(2e) (10)(2e) DGMI ; (10)(2e) (10)(2e) - DGMI ; (10)(2e) - HBJZ

Onderwerp: FW: fiches

Beste (10)(2e)

Bijgaand de stukken zoals deze voorliggen voor het vooroverleg BWO met de minister morgenochtend. Ook heb ik bijgevoegd de notitie (status: concept) van JenV, met hieronder een eerste taxatie.

In de fiche oplossingen stikstofproblematiek is als stand van zaken Wnb-vergunningsprocedure opgenomen:

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de zienswijzen op het ontwerpbesluit heeft LNV in afstemming met lenW/DGMI (vanuit de rol als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure) aanvullende vragen gesteld aan de Landsadvocaat over het te hanteren toetsingskader. (11)(1)

De bevoegd gezagen zullen op basis hiervan het toetsingskader verder uitwerken. Schiphol zal vervolgens verzocht worden de Wnb-vergunningaanvraag en de passende beoordeling onderliggend aan het LVB conform uitgewerkt toetsingskader aan te vullen.

Eerste taxatie van notitie JenV:

Analyse is uitgevoerd vanuit een *taalkundige wetsinterpretatie*

LNV zal deze notitie ook willen betrekken bij de adviezen van de Landsadvocaat om vervolgens te onderwerpen aan andere vormen van interpretatie (waarbij ook gekeken wordt naar datgene wat vanuit de wetgever is beoogd te beschermen aan natuurbelangen).

Dit vraagt nog wel tijd, inzet is daarbij om vanuit meerdere perspectieven te komen tot een solide basis voor het toetsingskader.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2 (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 november 2021 17:00

Aan: (10)(2e) DBO < (10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGLM

< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)

(10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)

((10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e)

DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: fiches

Dag (10)(2e)

Zoals net besproken tbv de voorbespreking morgen.

grt

Van: (10)(2e) DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 november 2021 16:47

Aan: (10)(2 (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: notitie geluid

Hi,

Hierbij laatste versie vd nota tbv M.

Groet

(10)(2e)

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Luchtvaart – Project Lelystad Airport | Programmatie Aanpak Meten Berekenen Vliegtuiggeluid

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....

M (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

To: (10)(2e) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e) DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e)
DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; postbus dgmi[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Tue 11/30/2021 9:33:58 PM
Subject: RE: Actua natuurvergunning Schiphol + vooruitblik komende week
Received: Tue 11/30/2021 9:33:00 PM
[20211130_Beslisnota_toetsingskader_passende_beoordeling.docx](#)

Beste (10)(2e)

Ter voorbereiding op je overleg met LNV morgenmiddag bijgaand een nota waarin alles overwegend een advies wordt meegegeven voor de uitwerking van het toetsingskader voor de passende beoordeling. Deze nota is samen met LNV opgesteld en ligt ook voor (10)(2e) Morgenochtend staat nog een vooroverleg gepland waarbij (10)(2e) en ik je nog een mondelinge toelichting geven.

Even stapsgewijs;

wat staat vast en wat vraagt nog een afweging?

- (11)(1) komen we tot de slotsom dat het overgangsrecht niet van toepassing is op Schiphol (voorbehoud: morgenmiddag volgt het definitieve advies van de Landsadvocaat; verwachting is dat LNV dit advies zwaar zal laten wegen in hun standpuntbepaling).
- Dit betekent dat de referentiesituatie afgeleid moet worden van hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum (vroegste datum: 10 juni 1994) en het nadien meest beperkend besluit. Dit staat niet ter discussie.
- Beleidsmatig is er wel afwegingsruimte over de invulling van de criteria voor wat nog gezien kan worden als een realistische aanname voor de onderbouwing van zowel (1) omvang vliegverkeer (aantal vliegbewegingen) als (2) vlootsamenstelling (NOx-emissies per vliegbeweging). Met de woorden van CMER, "wat minimaal mag worden verwacht is dat het scenario zich ook voor had kunnen doen".

waarom heeft alternatief III de voorkeur?

(11)(1)

- Maatschappelijk is de voorkeursbenadering ook beter uitlegbaar aan de omgeving. Uit indicatieve inschatting blijkt dat Schiphol om de huidige operaties mogelijk te maken ook een bijdrage zal moeten leveren aan natuurherstel.
- Tegelijkertijd blijft er perspectief op legalisatie van de huidige operaties op Schiphol:
 - Op korte termijn kan er een vergunning worden afgegeven voor groot deel van de operaties (gelimiteerd tot 480.000 vliegbewegingen);
 - Met een fasering in de vergunning kan Schiphol vervolgens alsnog de omvang van de operaties terugbrengen op het pre-corona niveau (met 500.000 vliegbewegingen) als het vast komen te staan van maatregelen gelijke tred houdt met het herstel van het volume luchtverkeer. Doordat een restopgave blijft er druk op spoor 2 (investeringen in concrete mitigerende maatregelen versnellen).

wat betekent dit concreet voor de operatie op Schiphol in de tussentijd?

- Voor de operaties op de vijfde baan is de restopgave het grootst. Omdat in de referentiesituatie uitgegaan moet worden van een vierbanenstelsel is er geen bestaand recht voor de extra gebieden/hexagonen die geraakt wordt als gevolg van de aanleg van de vijfde baan. Echter deze opgave is beperkt tot een klein gebied waardoor naast gebiedsgerichte mitigerende maatregelen ook gekeken zou kunnen worden naar operationele maatregelen (zoals het aanpassen van de aan-/uitvliegroutes). Wat de precieze gevolgen hiervan zijn voor de operaties van Schiphol zal moeten blijken uit de exacte opgave.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: maandag 29 november 2021 22:20

Aan: (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)) - DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
CC: (10)(2e) (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>; postbus dgmi <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Actua natuurvergunning Schiphol + vooruitblik komende week

Beste (10)(2e) inderdaad (10)(2e) en ik zijn beide aanwezig. Ik verwacht dat aan de zijde van LNV naast (10)(2e) en (10)(2e) aan zullen sluiten. Morgen heb ik met (10)(2e) nog een voorbespreking met (10)(2e) en (10)(2e) en zal je daarna nog een update geven.
Groet, (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Datum: maandag 29 nov. 2021 9:26 PM

Aan: (10)(2e) , (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>
Kopie: (10)(2e) (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl> (10)(2e) (10)(2e) DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>, postbus dgmi <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Actua natuurvergunning Schiphol + vooruitblik komende week

(10)(2e) ,

Wederom dank voor deze update.

Veronderstel ik terecht dat jij aanwezig bent bij het overleg met LNV?

Ze hebben ondertussen bevestigd dat ook (10)(2e) zelf aanwezig zal zijn.

gr. (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Datum: maandag 29 nov. 2021 6:00 PM

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
Kopie: (10)(2e) (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) (10)(2e) DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>, postbus dgmi <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Actua natuurvergunning Schiphol + vooruitblik komende week

Beste (10)(2e)

Zoals aangekondigd ontvang je nog een annotatie ter voorbereiding op je bespreking met (10)(2e) wil inzake Schiphol met je afstemmen over geluid en stikstof.

Geluid: programmatische aanpak

buiten verzoek

Indien deze uitgangspunten toegepast zouden worden lijkt het denkbaar om te komen tot een stelsel waarin

(11)(1)

Stikstof: beoordelingskader voor referentiesituatie

⌘ Vandaag het laatste advies van de Landsadvocaat ontvangen (zie bijgevoegd). (10)(2g)

(10)(2g)

- ⌘ Woensdag heb je een overleg met LNV over wat dit betekent voor de uitwerking van het te hanteren toetsingskader voor de passende beoordeling. (11)(1)
- overnemen. Consequentie is dat een nieuwe verschilreferentieberekening moet worden gemaakt met een vergelijk tussen vierbanenstelsel en vijfbanenstelsel. Alleen als gevolg van de uitbreiding van de ruimtelijke depositie van stikstof ten noordwesten van Schiphol staat vast dat dit resulteert in een opgave om extern te salderen (kustgebied Noord-Holland) - ongeacht wat gezien moet worden als het meest beperkend besluit (Aanwijzingsbesluit 1996 of LVB2008).
- ⌘ Hoe groot de restopgave is voor de andere Natura 2000-gebieden is nog afhankelijk van de eisen die gesteld worden aan het realiteitsgehalte van het verkeersscenario (zowel qua omvang als qua vlootsamenstelling). Ook dit is nog onderwerp van gesprek met LNV.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e)) - DGMI

Verzonden: zaterdag 27 november 2021 09:45

Aan: (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

CC: (10)(2e) (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl> (10)(2e) (10)(2e) - DGMI

<(10)(2e)@minienw.nl>; postbus dgmi <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: Actua natuurvergunning Schiphol + vooruitblik komende week

Beste (10)(2e)

Komende week komt een hoop bij elkaar in aanloop naar het 4^e BWO Stikstofproblematiek Schiphol. Als eerste voorbereiding op de overleggen die daarvoor komende week in jouw agenda gepland staan de laatste actua. Maandag volgt nog een annotatie ter voorbereiding op je bespreking met (10)(2e). Dinsdag volgt nog een nadere annotatie voor je overleg met LNV.

Planning overleggen inzake Schiphol in jouw agenda

1. Dinsdag 30 november (13:00-13:30): afstemmingsoverleg inzake geluid en stikstof (met (10)(2e))
2. Woensdag 1 december (13:00-13:30): dq-overleg met LNV over uitwerking toetsingskader aanvraag natuurvergunning / passende beoordeling Schiphol (met (10)(2e)) is hij nu je aanspreekpunt vanwege een re-shuffle intern LNV; (10)(2e) aan de slag met gebiedsgerichte stikstofaanpak)

Juridische traject: second opinion JenV

(11)(1)

(11)(1)

Stikstof: beoordelingskader voor referentiesituatie

- ¶ Als er geen beroep gedaan kan worden op het overgangsrecht brengt dit ons weer terug bij de vraag welke toestemming danwel de referentiesituatie vormt:
- o wat is toegestaan gebruik op de Europese referentiedatum, en in dit nog ingeperkt door latere besluitvorming?
 - o wat is een realistische inschatting van de omvang van de activiteit zoals vergund (was het ook mogelijk)?
 - o met welke vlootsamenstelling mag worden gerekend?
- ¶ Een beslisnota waarin een beoordelingskader hiervoor is uitgewerkt zal dinsdag worden besproken op MT-niveau tussen LNV en DGMI; vervolgens aan jou worden voorgelegd ter bespreking in het dg-overleg. Voor dit dg-overleg is belangrijk aandachtspunt politieke afstemming (vanuit lijn DGMI) en communicatie met Schiphol.

buiten verzoek

(10)(2e)

(11)(1)

(10)(2e)

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI

Verzonden: maandag 22 november 2021 18:14

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl> (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

CC: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) (10)(2e) - DGMI
<(10)(2e)@minienw.nl>; postbus dgmi <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: dg-overleg schiphol morgen

Beste (10)(2e)

Voor morgen staat om 17:30u een overleg gepland door (10)(2e) met jou, ILT en HBJZ om bij te praten inzake Schiphol. (10)(2e) al wrs vooral graag willen vernemen hoe ILT nav eerder signaal over anticiperend handhaven aankijkt tegen de situatie waarin spoor 1 (vergunningverlening) nog onzeker is en parallel met spoor 2 (versnelling maatregelen) ingezet wordt op concrete oplossingen.

Inzet is erop gericht om ri 3e BWO op 7 dec zoveel mogelijk duidelijkheid te geven over juridisch traject (spoor 1) en de samenhang met van spoor 2 (oplossend vermogen maatregelenpakket en maakbaarheid mn op korte termijn). Ambtelijke voorbereiding hiervan staat gepland op het dg-overleg van 3 december (10:30u) (10)(2e) heeft jou hier (nog) niet voor uitgenodigd, echter in jouw agenda overlapt dit dg-overleg ook met een DT-MT sessie.

Je kan morgenmiddag in het overleg met (10)(2e) aangeven na het overleg met (10)(2e) (wo 1 dec) en voorafgaand aan het dg-overleg (vr 3 dec) graag nog een moment te willen hebben om uit te wisselen waar we dan staan.

Eerder op de dag vindt morgen nog een bespreking plaats met M over opvolging BWO Schiphol (11:45u) (10)(2e) en ik zullen aansluiten bij dit overleg en jou terugkoppelen nog voorafgaand aan het overleg met (10)(2e)

Planning is nog steeds dat we komende een reactie krijgen van de landsadvocaat nav eerdere second opinion van JenV; daar kunnen we nog niet op vooruitlopen; vraagt ook afstemming met LNV. Wel zullen we voor deze week samen met DGLM een procesnota voorbereiden om M te informeren over planning en aan te kondigen welke beslispunten nog aan haar voor worden

gelegd. Voor volgende week is dan de planning om M ook inhoudelijk te informeren en te adviseren, mede nav bespreking met (10)(2e) staat ondertussen gepland voor wo 1 dec 13:00u).

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 19 november 2021 01:06

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: dg-overleg schiphol morgen

Wederom dank voor de update.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Datum: donderdag 18 nov. 2021 11:35 AM

Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>

Kopie: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) (10)(2e) - DGMI

<(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) HBZ <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: FW: dg-overleg schiphol morgen

Beste (10)(2e)

Ter achtergrond de stukken zoals deze geagendeerd staan voor het dg-overleg LVB Schiphol (zonder DGMI). Als vervolg op het 3e BWO van afgelopen dinsdag zijn opdrachtformuleringen opgesteld voor hetgeen moet worden opgeleverd voor het BWO van 7 december. Hierover is vanmorgen ook overleg geweest met M. Gisteren heeft Schiphol de boodschap meegekregen dat ze zelf ook alles uit de kast moeten halen.

Actua: communicatie met provincies

(10)(2e)

(11)(1)

Opdrachtformuleringen: bijdrage vanuit DGMI

Opdracht geluid: (10)(2e) zal aansluiten bij het team dat aan de slag gaat met de programmatische aanpak geluid. De wisselwerking tussen meer ambitie en ruimte voor woningbouw kwam in het overleg met M ter sprake.

Opdracht stikstof: ikzelf zal in afstemming met LNV meekijken op vergunbaarheid nav het pakket aan stikstofmaatregelen.

Vergunningsprocedure / passende beoordeling LVB: uitwerking juridisch toetsingskader

Voor de besluitvorming in het BWO van 7 december is het van belang dat het juridisch spoor (meer) duidelijkheid geeft over de route die LNV gaat lopen in het kader van de natuurvergunning. Daarover heb ik afgestemd met mijn collega bij LNV, ons beeld bij de planning is als volgt:

JenV rond 25/11 de second opinion definitief af.

Op basis van de deelonderwerpen die inhoudelijk al zijn afgerond stelt LNV en IenW vragen aan de landsadvocaat (10)(2e). Het streven is dat de landsadvocaat op 25/11 haar advies geeft.

LNV zal vervolgens een afweging maken over de betekenis van nader advies landsadvocaat en second opinion JenV voor de uitwerking van het toetsingskader en daarover afstemmen met DGMI (in de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure). Voor 30/11 of 1/12 kan dan een overleg worden gepland tussen (10)(2e) (dgNVLG) en (10)(2e); en M worden geïnformeerd.

Deze planning maakt het mogelijk om in het DG-overleg van 3 december deze standpuntbepaling te betrekken bij het advies dat voor het BWO van 7 december wordt voorbereid.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2 (10)(2e)) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:44

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minbzk.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minlnv.nl> (10)(2e) (10)(2e)

<(10)(2e)@minezk.nl> (10)(2e) (10)(2e)@minezk.nl>; (10)(2e) FIN/DEELNFTK)

< (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) (FIN/DEELNFTK) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) BD/DWJZ/JZW
<(10)(2e)@minjenv.nl>; (10)(2e) < (10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e) IRF/IENW)
< (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) (IRF/LNV) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) (IRF/LNV)
< (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) (10)(2e) IRF/LNV) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e)) - DGMI
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e) DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>;
(10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl> (10)(2e) FIN/DEELNFTK) < (10)(2e) @minfin.nl> (10)(2e)
(10)(2e) (IRF/IENW) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) < (10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e)
(IRF/IENW) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minlnv.nl

Onderwerp: FW: dg-overleg schiphol morgen

Hi,

Ter bespreking morgen in het DG-overleg en daarna in ons overleg.
Fijne avond.

Grt

Van: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:39

Aan: (10)(2e) RF) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e) (10)(2e)) (AL GT)
< (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e) @minezk.nl; (10)(2e) : (10)(2e) @minbzk.nl>;
(10)(2e)@minjenv.nl; (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e) FIN/AL) < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minlnv.nl;
(10)(2e) @minlnv.nl

CC: (10)(2e) DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2 (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: dg-overleg schiphol morgen

Allen,

Bijgaand een geannoteerde agenda voor het DG-overleg van morgen, inclusief twee bijlagen.

Zoals in de eerdere rondes sturen we de stukken ook naar onze andere contactpersonen bij de departementen.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Wed 10/13/2021 2:20:02 PM
Subject: passages uit UMER-5P, samenvatting
Received: Wed 10/13/2021 2:19:00 PM

Beste (10)(2e)

Naar aanleiding van ons telefoongesprek geef ik je ter overweging nog de volgende informatie:

(11)(1)

Uit UMER-5P, Samenvatting (pag 21)

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.

Uit UMER-5P, Samenvatting (pag 22)

Conclusie autonome ontwikkeling

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 ondergeschikt betekenis, zelfs wanneer de uit de geluidszone voortvloeiende, vergaande 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.

(10)(2e)

(10)(2e)

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

M (10)(2e)
(10)(2e) @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Mon 11/15/2021 2:10:00 PM
Subject: RE: Juridische analyse JenV: vraag 2
Received: Mon 11/15/2021 2:09:00 PM

Dank voor doorsturen, heb hem net ook via de band (10)(2e) ontvangen.

Van: (10)(2e)

Verzonden: maandag 15 november 2021 14:08

Aan: (10)(2e)) - DGMI

Onderwerp: FW: Juridische analyse JenV: vraag 2

T.i.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

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 (10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e) @minInv.nl

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

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>

Verzonden: maandag 15 november 2021 13:57

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>;
(10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

Onderwerp: FW: Juridische analyse JenV: vraag 2

Ti onderstaande

Van: (10)(2e)

Verzonden: maandag 15 november 2021 13:56

Aan: (10)(2e) - HBJZ' <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Juridische analyse JenV: vraag 2

Hoi (10)(2e)

Jullie oordeel in termen van (11)(1) zie bijgaand!

Groet,

(10)(2e)

Van: (10)(2e) HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 november 2021 13:45

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>

Onderwerp: RE: Juridische analyse JenV: vraag 2

Dag (10)(2e)

Voor het MER van Schiphol voor het LVB ben ik aan DGMI (Milieu) toegevoegd om hen in de bevoegd gezag rol voor het MER te ondersteunen. Wij hebben ook de bevindingen van JenV gekregen betreffende het overgangsrecht. (11)(1)

(11)(1) Heb jij al een mening kunnen vormen?

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

| Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | Hoofdirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken | Rijnstraat 8 |
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag | t (10)(2e) (10)(2e) | (10)(2e) @minienm.nl |

Van: (10)(2e) - BD/DWJZ/JZW <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 november 2021 14:09

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>; (10)(2e)) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>;
(10)(2e)) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>; (10)(2e)) - HBJZ
<(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Juridische analyse JenV: vraag 2

Dag allen,

Bijgevoegd de bevindingen ten aanzien van het overgangsrecht. Ik zal voor volgende week een overleg inplannen om jullie reactie te bespreken, daarvoor nodig ik ook (10)(2e) it.

Uiterlijk a.s. maandag verwacht ik onze bevindingen met betrekking tot het anticiperend handhaven toe te sturen en in de loop van volgende week onze bevindingen over de referentiesituatie, waarin ook het aanvullend advies van

de LA (4/5 banen) wordt meegenomen.

Hartelijke groet,

(10)(2e)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

.....
Ministerie van Justitie en Veiligheid
Directie Wetgeving en Juridische Zaken
Sector Juridische Zaken en Wetgevingsbeleid
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag |
Postbus 20301 | 2500 EH | Den Haag
.....

M (10)(2e)
(10)(2e)@minjenv.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.

Ministerie van Justitie en Veiligheid

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.

Ministry of Justice and Security

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.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Wed 11/10/2021 4:41:24 PM
Subject: RE: aantal zinnen proces Wet natuurbescherming Schiphol
Received: Wed 11/10/2021 4:41:00 PM

Tweede versie?

LNV heeft naar aanleiding van de zienswijzen aanvullende vragen gesteld aan de Landsadvocaat over het te hanteren toetsingskader uitgaande van de jurisprudentie tot op dit moment. (11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Op basis hiervan zal LNV in afstemming met IenW/DGMI (vanuit de rol als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure) het toetsingskader uitwerken. Schiphol zal vervolgens verzocht worden de Wnb-vergunningaanvraag en de passende beoordeling onderliggend aan het LVB conform uitgewerkt toetsingskader aan te vullen.

Van: (10)(2e) < (10)(2e) @minInv.nl>

Verzonden: donderdag 4 november 2021 13:55

Aan: (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2 (10)(2e)) - DGLM
< (10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) < (10)(2e) @minInv.nl>; Stikstof LNV < (10)(2e) @minInv.nl>

Onderwerp: aantal zinnen proces Wet natuurbescherming Schiphol

Dag (10)(2e) ,

Hierbij een korte bijdrage voor de nota aan jouw minister over Schiphol:

Begin juli 2021 heeft LNV aan Schiphol vragen over haar aanvraag gesteld naar aanleiding van zienswijzen op de in februari 2021 bekendgemaakte ontwerpvergunning.

Schiphol heeft aanvankelijk verzocht de beantwoording voor 1 november 2021 te mogen aanleveren. Nadat duidelijk werd dat eind 2021 een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar komt, waarin wordt uitgegaan van een maximale rekenafstand van 25 km voor alle emissiebronnen, heeft Schiphol om uitstel gevraagd tot en met 31 december 2021. Schiphol heeft informeel laten weten zo spoedig als mogelijk is antwoorden te zullen geven op niet aan stikstof gerelateerde vragen, zoals antwoorden over verstoringsafstanden tot Natura 2000-gebieden. Dit laatste maakt het voor LNV mogelijk daar al eerder goed naar te kunnen kijken.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

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 (10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e) @minInv.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.

To: (10)(2e) (10)(2e) @minezk.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl
Cc: (10)(2e) (10)(2e) @minezk.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) (Lyda) (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) (10)(2e) @rvo.nl; (10)(2e) (10)(2e) DGMI (10)(2e) @minienw.nl
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Mon 11/8/2021 5:05:23 PM
Subject: RE: aanvullende vragen (10)(2e)
Received: Mon 11/8/2021 5:05:00 PM
[Vragen \(10\)\(2e\) red \(10\)\(2e\) docx](#)

Beste (10)(2e)

Naar aanleiding van het overleg van vanmiddag bijgaand de aanvulling van (10)(2e) en mij op het specifieke punt ten aanzien van de te hanteren grens aan de autonome vlootvernieuwing die mogelijk was binnen de geluidsruimte.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e)

Verzonden: maandag 8 november 2021 13:17

Aan: (10)(2e); (10)(2e) HBJZ; (10)(2e) - DGMI; (10)(2e) (10)(2e)

CC: (10)(2e)

Onderwerp: RE: aanvullende vragen (10)(2e)

Urgentie: Hoog

Beste collega's,

Bijgaand mijn aanpassingen in de opzet van (10)(2e) (11)(1)

(10)(2e) (11)(1)

(10)(2e)

Tot straks!

(10)(2e)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

Verzonden: donderdag 4 november 2021 15:20

Aan (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl> (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMI' <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

CC: Stikstof LNV <(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

Onderwerp: aanvullende vragen (10)(2e)

Dag allen,

Bijgesloten concept voor aanvullende vragen aan (10)(2e) als de opmaat naar een gesprek op korte termijn. De notitie met het eigen toetsingskader die (10)(2e) al vanmorgen heeft ontvangen kan als bijlage worden meegestuurd. Deze wordt nu niet meer tussentijds aangepast.

Groet (10)(2e)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is 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.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Wed 10/6/2021 10:51:24 AM
Subject: RE: aanvulling aanvraag Schiphol ALINEA BOB NIET GELUIS MAAR STIKSTOF
Received: Wed 10/6/2021 10:51:00 AM

Hij (10)(2e)

Nog een opmerking hierover: het kabinet heeft destijds weldegelijk beoogd om middels limiet aan aantal passagiers/tonnage een beperking op te leggen aan het vliegverkeer zodat hiermee de ontwikkeling van Schiphol past binnen de dubbeldoelstelling (ontwikkeling mainport, verbetering milieukwaliteit). Het CBL-scenario Balanced Growth is immers om die reden af komen te vallen. Die ontwikkeling van het luchtverkeer paste niet bij de dubbeldoelstelling.

De scenario's *Balanced Growth* en *Global Shift* bieden naar het oordeel van het Kabinet onvoldoende perspectief op het realiseren van de dubbeldoelstelling PASO. Het Kabinet baseert haar beleidsvoornemen derhalve op het *European Renaissance* geschetste ontwikkelingsperspectief.

In het Europese scenario komt de realisatie van de milieu-doelstelling binnen bereik. Het niveau 'stand still' ten opzichte van 1990 kan op de aspecten lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid worden gehaald. De verbetering op het aspect geluidhinder door luchtvaart - 10.000 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone - wordt met het in gebruik nemen van een vijfde baan gerealiseerd. Zonder aanvullende maatregelen zal het aantal woningen binnen de 35 Ke geluidszone naar verwachting weer groeien tot boven de 10.000 grens.

Uit Nota van Toelichting ontwerp PKB (december 1993)

Mijn grootste zorg in de voorgestelde TVG-benadering gaat over:

- Realiteitsgehalte: in de praktijk is niet de TVG beperkend in de operaties maar zijn het de handhavingpunten. Is het wel consistent om uit te gaan van 480.000 als *realistisch* worst-case als Schiphol tegelijkertijd aangeeft in het MER2020 niet tot een realistisch scenario te kunnen komen onder huidige stelsel en af te moeten schalen op het volume tot 459k vtb; (11)(1)

(11)(1)

- Geluidsruimte versus effect op Natura 2000-gebieden: de verstilling van de vloot leidt tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsruimte; daarmee ook tot grotere stikstofbelasting op Natura 2000-gebieden (zie overweging in BOB).

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) Verzonden: woensdag 6 oktober 2021 11:09

Aan: (10)(2e)) - DGMI

Onderwerp: FW: aanvulling aanvraag Schiphol ALINEA BOB NIET GELUIS MAAR STIKSTOF

Voor de volledigheid

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

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 (10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e) @minInv.nl

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

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>

Verzonden: woensdag 6 oktober 2021 11:01

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

Onderwerp: RE: aanvulling aanvraag Schiphol ALINEA BOB NIET GELUIS MAAR STIKSTOF

Dit punt is volgens mij behandeld in het bijgaand advies:

(11)(1)

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.

Mijn collega (10)(2e) zal deelnemen aan het overleg over de DG-notitie op 7 oktober.

(10)(2e) vindt het niet wenselijk dat het cluster vergunningen participeert.

Kan ik je later bellen?

Graag voor 12u zodat ik vervolgens mn reactie op jouw mail van vrijdag kan afronden.

Van donderdag...

Bel maar als het weer kan. Je bent nu ook in gesprek.

(10)(2e) kan om 16:30u. Ik bel dan jullie beiden in.

Voorafgaand aan het overleg me (10)(2e) Ik schat in tussen 14.30-16 uur in overleg te zijn.

Bericht was bedoeld voor (10)(2e) Ik introduceer de vraag alvast aan hem voorafgaand aan ons overleg.

Voor mijn bespreking met (10)(2e) straks: deelt HBJZ de bedenkingen van DGLM?

Heb je deze sms dan nu naar hem gestuurd?

Heb ik een beeld van . Liikt me goed om via (10)(2e) op te halen.

buiten verzoek

Om 16:55 nieuwe poging? Graag via webex. Zie link in je mailbox

Wil je (10)(2e) vragen ook (10)(2e) it te nodigen voor het overleg op 27 oktober?

Weer een Vodafone-storing?

Kan ik je later bellen?

Ik ben je rond 12u

Ok.

We moeten nu eerst met (10)(2e) en (10)(2e) aan de slag voor de formatietafel. Strakke deadline (10)(2e) neemt je mee in de loupe.

Ik zag hem al voorbij komen.

buiten verzoek

buiten verzoek

Maar mondeling bespreken.

Ik hoor van (10)(2e) van NLR nu bezig is met het geluidsvraagstuk van SHL: wel contouren, delen van de invoer van de geluidsberekening, maar niet de traffic. NLR zoekt de gehele invoerset, maar ze hebben delen.

Kan ik je later bellen?

(10)(2e) had het ook over een afspraak met I&W donderdag 28 oktober over scenario's voor Lelystad. Ik ken de context niet, maar kan die dag ook niet.

Mij niet bekend; ik informeer bij (10)(2e)

Ook scenario externe saldering binnen 25 km omgeving Lelystad Airport, begreep ik. Werd me niet echt duidelijk wat de bedoeling is.

T.i. mail (10)(2e)

Fijne avond!

Goedenavond (10)(2e)

We hebben zoals aangegeven iets meer tijd, we bespreken morgenvroeg om 10:00 uur intern de aanzet. Om te zorgen dat we zoals afgesproken een versie hebben die we ook gelijk met (10)(2e) kunnen delen, stuur ik nu maar even geen tussenversies. Ik laat morgen zo gauw mogelijk van mij horen.

(10)(2e)

Ik heb zojuist wel een versie gekregen. Ik kijk er morgenochtend direct naar.

♦♦

En of de versies van beide ministeries tot een samenhangende fiche kunnen leiden...

Berich (10)(2e) Probeerde je even te bellen. Ik heb (10)(2e) gebeld. Er komt idd uitnodiging voor gesprek over scenario's voor LA. Moment nog niet bekend, dat wordt nog ingepland en afgestemd, ook met (10)(2e)

Ik heb (10)(2e) per sms geïnformeerd, krijg hem telefonisch niet te pakken

Veel dank.

(10)(2e) kan zich vinden in schriftelijke reactie vanuit HBJZ op advies landsadvocaat. Had hij overigens niet ontvangen van wjz. Ik spreek daar vrijdag met hem over door.

Misschien goed als hij dit met JenV afstemt?

Ik weet niet wat precieze afspraken zijn met JenV, vraag ik na

Input schriftelijke vragen zit in je mailbox

LNv krijgt binnen 1-2 uur de teksten van (10)(2e)

Heb je nog van (10)(2e) gehoord?

Probeer nog even kort voor te bespreken, schikt rond 15:30u?

Ok

Graag even contact om agenda voor overleg morgen op te maken

(10)(2e) is niet te bereiken. Wil jij hem benaderen met het verzoek mij te bellen?

Zullen we nog even kort voorbespreken?

Ik probeer je om 13u even te bellen

Ok

Ik bel je iets later. Nog bezig met een andere nota.

Rond 13:30

Kan ik je later bellen?

208393

Vanaf 15u belbaar. Ik wil graag fysiek overleg plannen voor volgende wk maandag (ruim blok) om door te spreken over ontvangen stukken en vervolgvragen nav advies LA.

Met iig(10)(2e)en jou en mogelijk (10)(2e) op afroep

buiten verzoek

I&W heeft het aanbod gedaan de vaste Kamercommissie vertrouwelijk over Schiphol te informeren.

Morgen in opdracht van (10)(2e) spoed dg overleg olv (10)(2e) (10)(2e)

Planning tussen 15-16u

Dank voor je snelle actie!

Heb jij al een terugkoppeling van dg overleg?

Nog geen tijd gehad. Ben deze week ook met mijn nieuwe functie begonnen.

Ik heb al wel beeld terug gekregen

(10)(2e) heeft allerlei overleggen

Kun jij morgenochtend tijd maken voor een half uur met mij en (10)(2e) om even beelden uit wisselen?

Prima, ik hoop dat (10)(2e) me nog even belt.

10:30u morgen overleg met (10)(2e) en mijzelf

In brief EK wordt nieuwe AERIUS versie in februari 2022 voorzien.

Heb jij zicht op planning rechtbank bodemprocedure zaak Zandvoort en advies stab?

Advies StaB moet er al zijn. Planning zitting einduitspraak weet (10)(2e)

Zal het maandag vragen als er gelegenheid is

Het overleg met (10)(2e) is echter woensdagmorgen.

Oh ja

Ik kan het nu niet reproduceren, maar hij heeft me gezegd dat het niet goed vergelijkbare zaken zijn.

(10)(2e) heeft akkoord van (10)(2e) om richting (10)(2e) aan te geven dat we serieuze twijfels hebben en de landsadvocaat willen consulteren.

Een brief op korte termijn (na gesprek met DB) wordt nodig gevonden.

(10)(2e) wil graag nog ingelast overleg na ons overleg met (10)(2e) voordat (10)(2e) hoog over gaan. Wordt mogelijk woensdag tussen 12-13 uur. Ze zou (10)(2e) er graag bij willen hebben, maar (10)(2e) en ik vinden dat niet direct een goed idee.

buiten verzoek

(10)(2e) en ik adviseren sterk om niet woensdag direct met Schiphol in gesprek te gaan; daarvoor eerst afstemming in de lijn te organiseren (met (10)(2e)) zoals vorige week besproken. Niet hals over kop met risico dat verwarring ontstaat.

Is een vooroverleg tussen (10)(2e) (10)(2e) nog handig voordat woensdag bespreking plaatsvindt met landsadvocaat. (10)(2e) sluit aan, welk half uur sluit (10)(2e) aan? Misschien handig om gelijktijdig aan te laten sluiten.

Bericht (10)(2e) Ok, maar dan moet gesprek (10)(2e) naar achteren in de tijd.

Staat die al gepland?

(10)(2e) sluit laatste half uur aan: tussen 9.30 en 10 uur. Vooroverleg (10)(2e) (10)(2e) is niet inpasbaar in haar agenda. Is ook niet per se nodig als ze allebei bij laatste half uur met de Landsadvocaat kunnen zijn.

(10)(2e) heb je mob nummer van (10)(2e) (10)(2e)

(10)(2e)

Dank op welk gesprek tussen (10)(2e) doelt ze?

Dat ter voorbereiding op een gesprek met (10)(2e)

Staat deze al gepland?

Niet voor zover mij bekend

Ik vermoed van niet (10)(2e) zal eerst willen horen wat de landsadvocaat vindt

Was je nou woensdag zelf wel bij gesprek ook aanwezig?

Jawel

Wat is nu het juiste moment voor een overleg (10)(2e)

Donderdag denk ik, vrijdagmorgen is wekelijks dg overleg gepland.

Moet nu eten

Laat (10)(2e) at aar (10)(2e) meegeven dan.

Fijne avond. Ik ben bijna thuis

Bewindsliedenoverleg is morgen al; stuur je stukken door

Stukken zijn me bekend. In het BWO zou m.i. daarenboven een reëel beeld moeten ontstaan over het zgn. oplossend vermogen. Dit ontbreekt in de stukken.

(10)(2e) probeert mij te bellen

Heb jij contact met hem gehad?

208393emmen wat woordvoering wordt

Nee, ik zit in een internationale meeting. Ik heb geannuleerd.

Gesprek liep uit kom er zo aan

Kan ik je later bellen?

Graag

Ik ben weer bereikbaar.

Kan ik je later bellen?

Heb je een concept gestuurd. buiten verzoek

Ik bel je met 10 min

Mijn minister gaat dinsdag naar het 3e BWO en (10)(2e) heeft me gevraagd een annotatie te maken.

Zou ik van (10)(2e) en/of jou de agenda voor het BWO van dinsdag inclusief de bijlagen mogen ontvangen? Die vormen de bijlagen van de nota aan mijn minister (die ik vóór 15.30 uur naar Bureau Politieke Zaken (BPZ) moet sturen. Er gaat een tas om 17.00 uur.

Ik heb je bericht doorgestuurd naar (10)(2e).

Dank je wel.

Bericht (10)(2e): Dan zal hij de stukken voor dg-overleg moeten gebruiken.

Heeft hij gehad vrijdag. Want nieuwe versie heb ik was niet voor 15.30...

Veranderen de stukken dan nog erg?

Bericht (10)(2e):

Komt wss oplegnotitie op

Mijn vraag: Met strekking?

Bericht (10)(2e):

De oplegnotitie?

Met een korte duiding vd fiches en beslispuntne

Mijn reactie: Beslispunten zijn wel relevant voor (10)(2e) natuurlijk, handig om even contact op te nemen met hem.

Bericht (10)(2e): Ja voor iedereen, maar ik heb die niet tijdig... gaat dan via (10)(2e)

Ik kreeg terug dat het DG-overleg het geheel van de stukken onbegrijpelijk vond.

Ik krijg een soortgelijk beeld van de terugkoppeling vanuit dglm

Kan ik je later bellen?

Ik wilde enkel zeggen dat de tas al om 16.15 uur en niet om 17.00 uur gaat. Beslispunten gaan van (10)(2e)(10)(2e) Ik heb geen idee welke het zijn.

(10)(2e) heeft net stukken rondgestuurd

Ik zag het.

(11)(1)

Ik heb aangegeven voor stikstof crisisteam ook rol te zien voor dgs; meer dan alleen technische bijstand

(10)(2e) vindt dat DGLM DGS rechtstreeks moet benaderen en een team moet formeren.

Wanneer heb jij donderdag gelegenheid zodat ik een afspraak met (10)(2e) kan maken om hem bij te praten?

En is het handig om (10)(2e) daarbij te betrekken?

Na 15 uur morgen ok. Zal zo met Webex regelen. Maar nog mijn vraag naar deelname (10)(2e)

Lijkt me niet nodig

Heb jij al iets gezien over concept notitie referentiesituatie JenV?

Ik hoor van (10)(2e) dat deze aanstaande maandag wordt verstuurd.

Dank voor update

Ik heb nog geen notitie over de governance gezien, wel enkele losse vragen van (10)(2e).

Ik ook niet

Komt die wel of was dit niet afgesproken?

Hij noemt ook een datum: 7 december.

Maar morgen even achteraan gaan

Duidelijke structuur en krachtige aansturing is met zo'n krappe deadline cruciaal. Hoef ik jou niet uit te leggen. ♦

Precies

Zou er niet voor terugdeinzen elke werkdag een uur van 9-10 uur af te spreken.

Duidelijk is dat ik in het crisisteam kom en (10)(2e) eemt straks met DGS op of er iemand van die club ook bij het crisisteam kan komen.

Dit zojuist aan (10)(2e) laten weten. (10)(2e) heeft minder moeite met deelneming Schiphol, omdat zo'n team niet zonder hen kan zeggen wat ze moeten gaan doen. Misschien kan dit argument DGMI ook over de streep halen. Immers, het wordt een behoorlijke crash actie.

Ik heb nu een overleg wat over ons overleg met (10)(2e) is gepland om 15u dat prioriteit heeft. Probeer vanaf 15:15u aan te sluiten.

Uit tijdschema van (10)(2e) JenV maak ik op rond volgende wk advies la retour. Wat is jouw taxatie? Volgens mij moet dan toch lukken om voorafgaand aan BWO met LNV en DGMI te komen tot een uitwerking daarvan in een toetsinskader?

LVN moet dan nog wel eigen afweging maken. De tijd die daarvoor nodig is zal tussen (10)(2e) worden besproken, maar ik denk zelf van wel (mits alle adviezen geen ingewikkelde vervolgvragen oproepen).

Schema DGLM: vergunningen kan pas een notitie vergunbaarheid schrijven als alle relevante informatie is gewogen volgens mij. Hoe zie jij dat?

Uiterlijk 30 november

In week 22 november moet grote slag geslagen worden en in week 29 november een finalisering op basis van het juridisch eindadvies.

Dnlm wil aansturen om op 3 december in dg overleg totaalbeeld hebben

(10)(2e) is er ongelukkig mee dat in de stukken van het Dg-overleg staat dat wij op 30 november tot een gezamenlijk standpunt voor het BWO komen. Dat had (10)(2e) nu toch nog niet hoeven te weten. Het is ook niet zeker of we al een stevige lijn te pakken in die week. Kwam voor mij ook als verrassing in de stukken terug te lezen. Ging ervan uit dat dit in de annotatie meegegeven zou worden.

Voorbehoud lijkt me op z'n plek. Lijkt me wel zoals gewisseld dat we zoveel mogelijk inzet moeten plegen om duidelijkheid te geven

208393ind aan BWO.

Misschien kun je dit nog aan (10)(2e) meegeven. We moeten morgen niet in een hoek terechtkomen.
(10)(2e) sluit helaas niet aan morgen. Ik zal het aan (10)(2e) meegeven. Hij sluit wel aan.
Ja, de verwachtingen moeten worden getemperd. Ik wil niet uitsluiten dat het lukt, maar ook niet uitsluiten dat het niet lukt. Zeker omdat de juridische adviezen weer nieuwe vragen kunnen opleveren, we nog niet weten of het DHV Royal Haskoning concludent wordt en last but not least onduidelijk is hoever DGS wil gaan.
(10)(2e) wil graag dit doorgeven dat het bedoeld was om beeld te toetsen: Had bewust gezegd 'ons beeld' om (10)(2e) ook ruimte te geven dit aan te vullen of te nuanceren. Dus niet in beton gegoten als een toezegging van Lnv. Ook prima als (10)(2e) morgen kanttekeningen plaatst.
Ik begrijp niet zo goed wat (10)(2e) bedoelt.
Noch een toezegging van DGMI toch?
Kern is volgens mij morgen gedeeld beeld krijgen over welke duidelijkheid kan worden verschaft in aanloop advisering BWO. Inderdaad geen toezegging - ook nog afhankelijkheden, maar wat mij betreft wel maximale inspanning.
Kijken hoever (10)(2e) daarmee komen. Ik zie je morgen bij het andere overleg met medewerkers. Fijne avond nog.
Volgende keer moet ik/we dit beter doen. Afstemming beter organiseren voorafgaand aan dg overleg
Het was vanmiddag erg zoeken binnen een uiterst krappe planning met afhankelijkheden uit drie verschillende trajecten, waar jij en ik bovendien niet direct bij betrokken zijn.
Zo is het. Fijne avond
♦♦ Tot morgen dus.
Ik begrijp van (10)(2e) dat coördinatie voor de vervolgvragen ri landsadvocaat bij Inv ligt. Zou jij kunnen achterhalen bij wjz wat stvz is? Dank ik heb (10)(2e) daar gisteravond een vraag over gesteld, nog geen reactie.
Kun jij afspraak (10)(2e) laten inplannen op woensdag 30 november? De analyse van DHV Royal Haskoning (met een tijdstabel!) zouden we eigenlijk al op dinsdag 29 november moeten krijgen om dit gesprek goed te kunnen laten voeren.
Volgens mij kloppen de data niet: het gaat om wo 1 dec of di 30 nov? Ik stel voor woensdag 1 dec.
Laat maar weten dat laat ik wat inplannen
Inderdaad, woensdag 1 december. Haskoningstudie verschijnt dinsdag 30 november?
Staat nu wel zo gepland in schema van (10)(2e). Ik zal aangeven ri (10)(2e) dat dit kritisch is voor onze planning.
Het kan wel mits het niet 's avonds komt op 30 november.
Teruikoppeling da-overleg (10)(2e) over tidspad: Boodschap: we doen ons best. (11)(1)
(11)(1)
Update van (10)(2e) Zal mooi zijn als we al meer kunnen zeggen over planning vraagarticulatie ri landsadvocaat
Nee, helaas nog niet. Zojuist opnieuw gevraagd. Hij is wel aan het mailen.
Ik heb (10)(2e) gevraagd ook een lijntje te leggen
Advies Remkes luchtvaart nog eens doornemen.
Conceptvragen (10)(2e) overgangsrecht aan je doorgestuurd. Stuur jij het door naar (10)(2e)
Laatste vraag begrijp ik niet zo goed; is deze nav eerdere opm (10)(2e)
Oproep om risico te nemen vanuit fin opvallend
Ik heb bij (10)(2e) mijn zorgen kenbaar gemaakt (10)(2g) die weer zouden kunnen leiden tot nieuwe vervolgvragen.
Jij zou (10)(2e) mij toch kunnen laten uitnodigen voor het twee DG-overleg op 1 december als dit vanuit de agenda van (10)(2e) is geregeld?
Ga ik achteraan
Is doorgestuurd.
Ik zag in jouw bijdrage voor het overleg van morgen een referentie naar JenV notitie over anticiperend handhaven. Is de notitie over referentiesituatie al ontvangen?
Ik heb die nog niet gezien.
Ik begreep zojuist van (10)(2e) dat de verwachting is dat JenV nog meer tijd nodig heeft voor notitie referentiesituatie. Eerste beeld is dat er geen licht op de situatie wordt geworpen aanvullend op wat landsadvocaat al heeft geadviseerd. Ik heb gevraagd concrete planning en eerste beeld op de mail te krijgen.
(10)(2e) gaat - los van discussie over referentiesituatie- voortgangsoverleg inplannen: volgende week, 1,5 uur, 4 onderwerp. Goed als (10)(2e) daarbij kunnen zijn.
Ok
Schiphol zou toch ook in de werkgroep komen...?
Onderwerpen: verstoring, geluid... andere twee zijn me ontgaan.
Versnelling op maatregelen uit actieplan stikstof is apart werkstroom. Dglm brengt dit en studie RHDHV bij elkaar. Vervolgens met oog op principebesluit van belang om uitspraak te doen over mogelijke koppeling met spoor 1 (vergunningverlening). Maakbaarheid/benodigde zekerheid irt vergunbaarheid/omvang activiteit
Met termijnen?
Termijnen maatregelen heb ik als belangrijk aandachtspunt eerder vanmorgen al meegegeven
Die zijn nodig voor (de fasering) voorschriften.
Ik denk dat we naar een politiek besluit moeten toewerken.
De capaciteitsstudie waar (10)(2e) het over heeft, hebben we die inderdaad?
Ja is tweede notitie met onderbouwing welke aantallen technisch mogelijk waren op de Europese referentiedatum.
Wil je deze aan mij doorsturen? Ik weet niet waar het over gaat.
Raakt overigens wel aan discussie referentiesituatie. Morgen in overleg met (10)(2e) heb ik wel behoefte om scherp af te bakenen waarover we wel in gesprek en waarover niet.
Ik weet niet of (10)(2e) er nog bij is.
Kan ook met (10)(2e)
Dank voor de stukken.

(10)(2e) : je opzet is prima en doelgeschikt. Wil je deze mede namens mij doorzetten naar je direct betrokken collega's bij DGLM in de samenstelling van ons overleg eerder deze week (dinsdag)? Dank. Fijne avond.

0)(2e)

Mis nog een aangrijpingspunt voor DGS.

Verstuurd

Dank je wel

Waarom wordt niet direct het wegverkeer meegenomen door Royal HaskoningDHV (presentatie met slides)?

buiten verzoek Stukken, waaronder second opinion referentiesituatie, ga ik vanavond bekijken omdat ik (10)(2e) nog moet voorbereiden op DG-overleg. buiten verzoek

Stuk referentiesituatie niet veel nieuws; alleen conclusie (onder "slotsom") dat natuurvergunning afgegeven kan worden als men uitgaat van Ivb2008 wat kort door de bocht als men tegelijk stelt dat referentiesituatie alleen gebaseerd kan zijn op vierbanenstelsel.

Daar dan wel opmerkingen bij plaatsen?

Lijkt me wel

(11)(1)

Had ik ook gezien, denk een typo

Presentatie slides stikstof is weinig gestructureerd en onhelder. Mitigatie externe saldering bijv. ongenoemd en er wordt direct doorgestoten naar ADC. Onduidelijk ook welke keuzen nu voorliggen waarover besloten moet worden.

ro 30.4 en 30.5

Ik heb nog 10 minuten leestijd nodig

Ok bel maar als je zover bent

Ik lees nu ook notitie van (10)(2e)

Ik denk niet dat we adviezen LA e.d. als bijlagen aan (10)(2e) moeten sturen.

Had ik dat gedaan? Ik had concept toetsingskader als bijlage bedacht.

Er staat bijgesloten, bijgesloten

Ah ik zie het. Kan idd weg

De discussievragen voor morgen zet ik in de mail.

Dat zijn de twee besprekpunten en de discrepantie in de benadering, voorbereiding DG-overleg woensdag en voorbereiding bewindspersonen. Is dit het?

Communicatie Schiphol nog opnemen?

Ja, gesprek donderdag inderdaad.

Top

Verstuurd

Schiphol beëindigt contract met bouwers van nieuwe duurzame 'A-pier' (NRC digitaal).

Misschien kan ik een afspraak met jou in Webex maken en is het dan wel makkelijk jouw scherm met mij te delen?

buiten verzoek

Advies (10)(2e)s: zo simpel mogelijke nota op hoofdlijnen en op niveau van een bewindspersoon.

Nog 5 min

Ik heb net een nieuwe uitnodiging verstuurd voor 14.10 uur.

Thx

Webex gaat minder makkelijk dan gisteren.

(10)(2e) (10)(2e) zojuist geïnformeerd over lijn; we worden nu ingehaald in de communicatie vandaar adhoc overleg

Nu in gesprek met (10)(2e)

Succes.

buiten verzoek

Voor overleg met Schiphol kijken we wat mij betreft alleen naar pdf verstoring door vliegverkeer. Overige hangt direct samen met stikstofberekening. Lijkt me ook niet handig om (10)(2e) aan te laten sluiten; hij wordt direct geassocieerd aan stikstof

Bericht je (10)(2e)

Doe ik

Gedaan

Bericht (10)(2e) Prima. Ik kan mijn tijd ook goed aan andere zaken besteden. Geen probleem. Morgen bijpraten lijkt mij goed

Ben jij nu bereikbaar?

Ja

Ah, (10)(2e) belt nu me met privénieuws

Ik ga nu inloggen op het overleg met (10)(2e)

Kom jij er nog bij?

Praat jij (10)(2e) nog bij morgen?

Ja

Dank je.

Ik hoor van (10)(2e) dat DGS en DGLM werken aan een gezamenlijke nota.... Ik wist dat niet

208393

Wat bedoel je?
Zijn daar vanmorgen afspraken over gemaakt? Ik was niet bij interdepartementaal overleg vanmorgen
Fake news
Ok
Heb net nota doorgestuurd
Ik zal er prudent mee omgaan en deze niet verspreiden.
Er zijn twee diapresentaties gestuurd die inhoudelijk op onderdelen verschillen in de analyse en de beslispunten voor het BWO. Hier is nog wel veel te winnen in de samenwerking.
Straks nog even bellen?

buiten verzoek

Ik heb een korte notitie met bullets voor (10)(2e) gemaakt: als het goed is heeft hij (10)(2e) gebeld.

buiten verzoek

even te spreken. Kan DGMI ook beelden uitwisselen naar aanleiding van uitgebreide besprekingen met m lenW.
We moeten ook nadenken over het scenario waarin de afstandsrems in de ViA15-zaak een stand zou houden.

buiten verzoek

Ik heb net opties naast elkaar aan je doorgestuurd; zal je daar op mee willen kijken

buiten verzoek

Ik weet het niet. Ben niet op de hoogte.
Vraag het aan (10)(2e)
17:30 overleg met (10)(2e)
Concept mail zit in je mailbox
Donderdag tussen 16-17 zijn (10)(2e) beschikbaar voor technische iteratie
Pas jij mail daarop aan
Ja, dat doe ik nu.
Ik bel je rond 13u zit in terugkoppeling vanuit lenW
Is het handig om moment te prikken met (10)(2e) om beelden BWO naast elkaar te zetten
Nee, misschien maar even bilateraal eerst.
Komt het ie nu uit?
(10)(2e) kunnen 23 dec tussen 15-16u
Voor technische iteratie
Vanuit dglm graag (10)(2e) en (10)(2e) uitnodigen
begrijp dat morgen gepoogd wordt overleg met (10)(2e) (10)(2e) te prikken om terug te blikken op bwo en hoe
voorwaarts
De Afdeling bestuursrechtspraak heeft de contra legem-werking van het (vertrouwens)beginsel een aantal malen met zoveel woorden
uitgesloten, overwegende dat schending van het beginsel niet kan leiden tot vergunningverlening in strijd met de wet.
Contra legem-toepassing vindt door de rechter plaats.
Morgen maar weer verder. Fijne avond!
Dat is goed. Ik stuur je uitspraak-Amercentrale door.
Benieuwd naar je duiding van uitspraak; zoals bijvoorbeeld ro 10.10
Bedoel 10.11
Zie nu dat je deze overweging er ook al uit had gevist
Niet ik, maar (10)(2e)
Ik wou RHDHV analyse en ppt Schiphol delen met (10)(2e)
Oude afspraak (10)(2e) dinsdag 14 december staat nog in de agenda. Stuur je die door naar (10)(2e)
Stel hierbij aar (10)(2e) en jou voor de stikstofopgave van deze tafel af te halen en die tot referentiesituatie en vlootmix te beperken. Voor
stikstof organiseren we dan een andere tafel met DGLM en DGS in the lead.
Mijn sms aan (10)(2e).

To: (10)(2e) '[(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Tue 11/23/2021 10:49:48 AM
Subject: vergelijk 25km.pptx
Received: Tue 11/23/2021 10:49:00 AM
[vergelijk 25km.pptx](#)

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minlnv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Sun 12/5/2021 9:12:56 AM
Subject: RE: natuurtoets 2003
Received: Sun 12/5/2021 9:12:57 AM

Há (10)(2e) goedemorgen! Vandaag ben ik niet aan t werk. Kort reactie, hoe krijgen we dit scherper? Dacht dat we daar met eerdere reactie van WJZ uitsluitel over hadden gekregen.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) < (10)(2e) @minlnv.nl >
Datum: zondag 05 dec. 2021 8:23 AM
Aan: (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl >
Onderwerp: natuurtoets 2003

Beste (10)(2e) ,

In de samenvatting van het MER 2003 vind ik inderdaad geen aanknopingspunt dat er een onderzoek naar stikstofdepositie zou hebben plaatsgevonden. Aan het LVB 2003 kan geen referentiesituatie worden ontleend.

['Schiphol 2003' Samenvatting - PDF Gratis download \(docplayer.nl\)](#)

Ik vroeg me wel af hoe we moeten wegen dat de Habitatrichtlijngebieden waar de vijfde baan gevolgen voor heeft bescherming kregen op 7 december 2004. Daar had het LVB geen rekening mee kunnen houden al was er nog zo'n goede natuurtoets uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

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 (10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e) @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.

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.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Fri 11/26/2021 2:39:23 PM
Subject: RE: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021
Received: Fri 11/26/2021 2:39:23 PM

(11)(1)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
Datum: vrijdag 26 nov. 2021 2:18 PM
Aan: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021

Bij jou?

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 26 nov. 2021 om 13:03 heeft (10)(2e)) - DGMI
<(10)(2e) @minienw.nl> het volgende geschreven:

Roept deze reactie nog vragen bij je op?

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>

Verzonden: donderdag 25 november 2021 13:02

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) 3D/DWJZ/JZW' <(10)(2e) @minjenv.nl>;
(10)(2e)) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>

Onderwerp: RE: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021

Sorry, verkeerde (10)(2e)

Van: (10)(2e)

Verzonden: donderdag 25 november 2021 12:55

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

CC: (10)(2e) 3D/DWJZ/JZW' <(10)(2e) @minjenv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>

Onderwerp: FW: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021

H(10)(2e)

(11)(1)

Kunnen jullie daarmee uit de voeten?

Grt. (10)(2e)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>

Verzonden: woensdag 24 november 2021 16:04

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>

CC: (10)(2e) - DGMI' <(10)(2e)@minienw.nl>; Stikstof LNV
<(10)(2e)@minlnv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minlnv.nl>

Onderwerp: FW: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021

Dag (10)(2e)

(10)(2e) heeft in een bijgevoegde tabel aangegeven welke gebieden binnen de 25 km maximale rekenafstand vallen. Het gaat om 19 N2000-gebieden.

(10)(2e) schrijft in zijn advies van 11 november:

(11)(1)

(11)(1)

Hoe kijk jij hier naar en is het nodig om hierover nog een vraag aan (10)(2e) te stellen, mede gezien de mogelijkheid dat een second opinion van JenV ook nog zou kunnen leiden tot nadere vragen over de referentiesituatie?

Groet (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI' <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 23 november 2021 10:36

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minlnv.nl>

Onderwerp: Tabel met indicatie oplossend vermogen maatregelen per gebied_concept_17-11-2021

Incl. datum aanwijzing

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.

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.

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.

To: (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) (10)(2e)
(10)(2e) - DGMI (10)(2e) @minienw.nl
Cc: (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Tue 10/26/2021 4:06:37 PM
Subject: RE: Uitnodiging voor vergadering: kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol
Received: Tue 10/26/2021 4:06:00 PM

Beste (10)(2e)

Voor het overleg van morgenmiddag stellen (10)(2e) en ik de volgende agenda voor:

1. Introductie + kennismaking
 - functie en verantwoordelijkheden
 - achtergrond LVB, en vooruitblik overige luchthavens
2. Stand van zaken
 - beoordeling aanvulling MER (DGMI)
 - Wnb-vergunningsprocedure (LNV)
3. Problematiek passende beoordeling
 - perspectieven op TVG-benadering; consistentie en realiteitsgehalte
 - aanvullende adviezen/toetsing
4. Vervolgafspraken

Graag tot morgen!

Met vriendelijke groet, (10)(2e)

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

Van: (10)(2e)

Verzonden: woensdag 13 oktober 2021 16:51

Aan: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI

Onderwerp: Uitnodiging voor vergadering: kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol

Tijd: woensdag 27 oktober 2021 15:00-16:00 Europe/Amsterdam.

Locatie: <https://rijksvideo.webex.com/rijksvideo/j.php?MTID=mcf4fe014c0766cd6a8093d31cedd41c8>

(10)(2e)

nodigt u uit om deel te nemen aan deze Rijksvideo Vergadering.

U bent een co-host voor deze Webex-vergadering.

Vergaderingsnummer (toegangscode): (10)(2g)

Wachtwoord voor vergadering (10)(2g)

woensdag 27 oktober 2021

15:00 | (UTC+02:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen | 1 uur

Vergadering starten



Meer manieren om deel te nemen:

Deelnemen via de vergaderingskoppeling

<https://rijksvideo.webex.com/rijksvideo/j.php?MTID=mcf4fe014c0766cd6a8093d31cedd41c8>

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

+31-2072-19842,,23780602659## Netherlands Toll

+1-650-215-5226,,23780602659## United States Toll

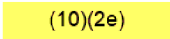
Deelnemen via telefoon

+31-2072-19842 Netherlands Toll

+1-650-215-5226 United States Toll

Algemene inbelnummers

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies  (10)(2e) @rijksvideo.webex.com

U kunt ook 62.109.219.4 kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

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

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Mon 12/6/2021 6:28:05 PM
Subject: RE: Vervolg nav overleg Schiphol
Received: Mon 12/6/2021 6:28:05 PM

Zou je dat zelf willen doen? Ik zit in vervolg overleg

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
Datum: maandag 06 dec. 2021 6:25 PM
Aan: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Vervolg nav overleg Schiphol

Dag (10)(2e),
Terecht punt van (10)(2e). Kunnen we daar nog rekening mee houden en dan sturen we de mail naar (10)(2e) en kan deze uit?

Van: (10)(2e) (10)(2e) @minezk.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 17:49
Aan: (10)(2e) (10)(2e)@minezk.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
CC: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
Onderwerp: RE: Vervolg nav overleg Schiphol

Hieronder een paar suggesties. Tav het laatste punt; we kunnen (10)(2e) alleen iets laten toelichten over de vijfde baan. Niet over de representatieve vlootsamenstelling. Daar heeft hij immers niet toe geadviseerd.
Grt. (10)(2e)

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 17:03
Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>
Onderwerp: RE: Vervolg nav overleg Schiphol

Ik heb geen opmerkingen, jij (10)(2e)?

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 17:01
Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl> (10)(2e) <(10)(2e) @minezk.nl>
Onderwerp: FW: Vervolg nav overleg Schiphol

Deze mail willen we naar Schiphol sturen.
Groet (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 16:39
Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
CC: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minInv.nl>
Onderwerp: Vervolg nav overleg Schiphol

H (10)(2e)

Bijgaand het voorstel voor vervolggesprek met Schiphol zoals ik denk handig is om ook nog even voor te leggen aan (10)(2e).
(10)(2e) Heb jij nog aanvullingen?

Beste (10)(2e)

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 LVB2003;
- 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).

(11)(1)

Vanuit IenW/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 vervollgesprek 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 **PM vrijdag** 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 (**PM start woensdag as**) in te plannen met betrokken experts om overleg te kunnen over tussentijdse resultaten en conceptrapportages (ook in aanwezigheid van DGLM).
- 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 vergunnings- en m.e.r.-procedure (ter voorbereiding op het LVB).

Groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

Directie Duurzame (10)(2e) en Circulaire Economie | Ministerie IenW

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

M (10)(2e)

(10)(2e)

[@minienw.nl](mailto: @minienw.nl)

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen 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.

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.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 11/18/2021 9:58:53 AM
Subject: FW: 20211117_Opdracht Geluid, 20211117_Opdracht Stikstof
Received: Thur 11/18/2021 9:58:00 AM
[20211117 Opdracht Stikstof.docx](#)

tk

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

Van: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 18 november 2021 09:57
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - DGMI
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) DGLMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) DGLM
< (10)(2e) @minienw.nl> (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) DGLMo
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e) DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: 20211117_Opdracht Geluid, 20211117_Opdracht Stikstof

Hi allen,

Gisteren hebben (10)(2e) en ik bijgevoegde doc opgesteld als een soort opdracht voor de komende weken.
Het is een eerste concept dus reacties, aanvullingen en suggesties zijn welkom.

Grt

(10)(2e)

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @minInv.nl
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Mon 10/25/2021 11:36:56 AM
Subject: FW: Aanvulling MER
Received: Mon 10/25/2021 11:36:00 AM
[20211025 Adecs - Contra-expertise Aanvulling MER.pdf](#)
[20211025 - Aanvulling MER.pdf](#)

tk

Van: (10)(2e)

Verzonden: maandag 25 oktober 2021 11:30

Aan: (10)(2e)) - DGMI

CC: (10)(2e) @to70.nl; (10)(2e) : (WVL) ; (10)(2e) (10)(2e) - DGMI ; (10)(2e) - DGMI ; (10)(2e) (10)(2e)

Onderwerp: RE: Aanvulling MER

Beste (10)(2e),

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,

(10)(2e)

From: (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>

Sent: Friday, 17 September 2021 12:50

To: (10)(2e) < (10)(2e) @schiphol.nl>

Cc: (10)(2e) @to70.nl; (10)(2e) : (WVL) < (10)(2e) @rws.nl>; (10)(2e) (10)(2e) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>

Subject: RE: Aanvulling MER

Beste (10)(2e)

Per brief van 8 juni heeft DGMI verzocht om een aanvulling op het MER Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel. In dit verzoek zijn de benodigde aanvullingen op de passende beoordeling (en daaraan onderliggende documenten) nog niet opgenomen, hierover wordt Schiphol separaat geïnformeerd. Op 31 augustus 2021 heb ik de gevraagde aanvulling op het MER (hierna: aanvulling MER) ontvangen. Schiphol heeft Adecs gevraagd om een onafhankelijke controle uit te voeren op de analyses die in opdracht van Schiphol door To70 zijn uitgevoerd. Deze contra-expertise van Adecs zal eind september in rapport aan DGMI worden verstrekt. Vooruitlopend hierop vind je in bijgevoegd document de voorlopige bevindingen van het bevoegd gezag. Hoewel dit niet als uitputtend kan worden beschouwd geeft het een goed beeld van de bevindingen. Na ontvangst van het rapport van Adecs zal ik je informeren over de definitieve bevindingen.

Komende week ben ik niet op kantoor. Ik stel voor dat in de tussentijd (10)(2e) nog even contact met elkaar zoeken om zonodig een technische toelichting te geven op de geformuleerde bevindingen.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) < (10)(2e) @schiphol.nl>

Verzonden: woensdag 15 september 2021 09:00

Aan: (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanvulling MER

Hoi (10)(2e),

Adecs heeft aangegeven nog iets meer dan een week nodig te hebben om de rapportage van de contra-expertise af te ronden. Ik verwacht deze dan nog voor het einde van de maand aan jou aan te kunnen leveren.

Groeten (10)(2e)

Van: (10)(2e)

Verzonden: dinsdag 31 augustus 2021 16:40

Aan: DGMI - (10)(2e) < (10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Aanvulling MER

Beste (10)(2e),

Hierbij ontvang je een aanvulling op het MER voor het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel. In deze aanvulling beantwoorden we de vragen die in de brief van 8 juni jl. aan ons zijn gesteld.

Wij hebben Adecs gevraagd om een onafhankelijke controle uit te voeren op de analyses die in opdracht van Schiphol door To70 zijn uitgevoerd. Deze controle is nagenoeg afgerond en de bevindingen zijn verwerkt in de bijgevoegde aanvulling op het MER.

Adecs zal nog een rapportage opstellen en ik zal die toesturen zodra die gereed is.

Zoals eerder met je besproken lijkt het ons nuttig als wij de gelegenheid krijgen om deze aanvulling toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

(10)(2e) (10)(2e)

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.

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.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 11/11/2021 11:03:45 AM
Subject: FW: Actua besluitvorming Schiphol
Received: Thur 11/11/2021 11:03:00 AM

(10)(2g)nog even resumerend de 4 punten zoals net besproken:

1. Maatregelen uitvoerbaar binnen planperiode besluit (voor Aw 1996 is dat 2003)
2. Juridisch uitvoerbaar binnen planologische publiekrechtelijke beperkingen
3. Veiligheidstechnisch conform destijds geldende richtlijnen/uitgangspunten
4. Mainportperspectief leidend voor economische uitvoerbaarheid (conform huidige operationeel model, zogenaamd hub-and-spoke met home-carrier)

Hieronder mijn annotatie aan (10)(2e)

Beste (10)(2e)

Welkom thuis, nog wat laatste actua zoals door (10)(2e) al aangekondigd:

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2g)

To: (10)(2e) - DGLM[(10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e) -
DGLM[(10)(2e)@minienw.nl]
Cc: (10)(2e) - DGMI[(10)(2e)@minienw.nl]
From: (10)(2e) (10)(2e) DGLM
Sent: Fri 11/5/2021 12:09:03 PM
Subject: FW: brief richting indieners over vertraging nva
Received: Fri 11/5/2021 12:09:04 PM
[Brief voortgang nva lvb nov 2021 versie 4 nov.docx](#)

Hi,

LNV akkoord met de tekst van de brief. Heb ze er nog extra op gewezen dat ze mogelijk vragen krijgen over de voortgang van hun nva als wij deze brief versturen. Jullie nog punten in de brief?

(10)(2e)
(10)(2e)

Van: (10)(2e)

Verzonden: donderdag 4 november 2021 11:33

Aan: (10)(2e) - DGLM ; (10)(2e) (10)(2e) - DGLM ; (10)(2e) - DGMI

Onderwerp: brief richting indieners over vertraging nva

Heren,

Gister is de verzamelbrief luchtvaart uit gegaan, waarin ook duidelijk is dat het proces rond LVB en daarmee rond nva vertraging oploopt. Als we dit aan de kamer melden is dat ook goed om te melden richting indieners. Hierbij voorstel voor de brief. Maar direct naar jullie alle 3 om wat vaart te zetten.

(10)(2e)

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 11/18/2021 9:57:12 AM
Subject: FW: [WARNING : MESSAGE ENCRYPTED]
Received: Thur 11/18/2021 9:55:00 AM
[2021-0187.pdf](#)
[ATT00001.txt](#)

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

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@yahoo.com>
Verzonden: woensdag 17 november 2021 20:34
Aan: (10)(2e)) - DGMI <(10)(2e)@minienw.nl>
Onderwerp: [WARNING : MESSAGE ENCRYPTED]

<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2021-0187.pdf>

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Tue 10/5/2021 2:08:14 PM
Subject: 2014-Handboek-Basiskennis-Vliegtuiggeluid-Fred-van-Deventer (4).pdf
Received: Tue 10/5/2021 2:08:00 PM
[2014-Handboek-Basiskennis-Vliegtuiggeluid-Fred-van-Deventer \(4\).pdf](#)

To: (10)(2e) - DGMI(10)(2e) @minienw.nl
From: (10)(2e) - DGMI
Sent: Wed 11/3/2021 4:52:26 PM
Subject: ANNOTATIE: vervolg kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol
Received: Wed 11/3/2021 4:52:00 PM
[CONCEPT Toetsingskader realiteitsgehalte van het scenario.docx](#)

Ha (10)(2e)

Even kort, praat je morgen bij.

Denk goed om bij de aftrap nog even te herhalen:

- Goed om positief te beginnen; hard gewerkt en goed overleg.
- Belang om vanuit beide bevoegd gezagen te komen tot een eenduidig toetsingskader; wat niet eenvoudig is gelet op beperkte jurisprudentie en inhoudelijke complexiteit

Ad 1a. Stand van zaken: Terugkoppeling bespreking toetsingskader referentiesituatie met WJZ en HBJZ/WIO

Bespreking met juristen (in aanwezigheid van (10)(2e) nog niet concluderend, eerder complicerend:

- Voorlopig beeld lijkt te zijn dat er toch een depositieberekening benodigd is voor 1996 omdat er sprake is van een wijziging van het project in 2003 met een uitbreiding van het banenstelsel. (10)(2e) (11)(1)

(11)(1) Om negatieve gevolgen uit te kunnen sluiten als gevolg van deze wijziging is dan alsnog een depositieberekening benodigd voor 1996.

- Ik v consistentie beslissing op bezwaar heb ik benadrukt dat het voor ons navolgbaar moet zijn welke interpretatie er gegeven wordt aan de beslissing op bezwaar (uitruil geluidsruimte vs stikstofruimte) (10)(2e) stelt voor hierover nog een gesprek te hebben met Landsadvocaat. Inzet zou wat mij betreft moeten zijn dat we dit ook schriftelijk toegelicht krijgen.

Ad 2. Vooruitblik op mogelijke consequenties lopende procedure

Oplossing met intern salderen wordt een stuk ingewikkelder omdat bestaand recht niet (overal) toereikend zal zijn en aanvullende mitigerende, danwel compenserende maatregelen nodig zullen zijn:

- Consequentie voor tijdspad besluitvorming met risico op tussentijdse handhavingsverzoeken.
- Je kan aangeven dat in het alternatieve spoor (plan B als vervolg op BWP) in opdracht van DGLM een inventarisatie wordt uitgevoerd naar het oplossend vermogen van aanvullende bronmaatregelen (middels de figuur van extern salderen of nationale stikstofbank).

Ad 3. Vervolgafspraken

Denk goed om vast te houden aan de lijn dat we eerst inhoudelijk een gedragen consistent beeld moeten hebben (mogelijk ook op DG-niveau) voordat we met Schiphol in gesprek gaan.

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI

Verzonden: woensdag 3 november 2021 16:19

Aan: (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) DGMI ; (10)(2e)

CC: (10)(2e) @rws.nl

Onderwerp: vervolg kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol

Beste (10)(2e)

Voor het overleg van morgenochtend stellen (10)(2e) en ik voor:

1. Stand van zaken;
 - Terugkoppeling bespreking toetsingskader referentiesituatie met WJZ en HBJZ/WIO (mogelijke relevantie besluit LVB2003 als zijnde wijziging van het project)
 - Opzet criteria voor toetsing realiteitsgehalte (zie bijgevoegd, punctualiteit en terminalcapaciteit meest kritisch)
2. Vooruitblik op mogelijke consequenties lopende procedure
3. Vervolgafspraken
 - Ook met oog op vervolgesprekken met Schiphol (gepland staan: 9/11 technische iteratie; 15/11 overleg (10)(2e))

Groet, (10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMI

Verzonden: dinsdag 26 oktober 2021 17:07

Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e)

(10)(2e) - DGMI <(10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>

Onderwerp: RE: Uitnodiging voor vergadering: kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol

Beste (10)(2e),

Voor het overleg van morgenmiddag stellen (10)(2e) en ik de volgende agenda voor:

1. Introductie + kennismaking
 - functie en verantwoordelijkheden
 - achtergrond LVB, en vooruitblik overige luchthavens
2. Stand van zaken
 - beoordeling aanvulling MER (DGMI)
 - Wnb-vergunningsprocedure (LNV)
3. Problematiek passende beoordeling
 - perspectieven op TVG-benadering; consistentie en realiteitsgehalte
 - aanvullende adviezen/toetsing

4. Vervolgafspraken

Graag tot morgen!

Met vriendelijke groet, (10)(2e)

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

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 13 oktober 2021 16:51

Aan: (10)(2e) (10)(2e) - DGMI

Onderwerp: Uitnodiging voor vergadering: kennismaking en afstemming over toetsingstraject aanvulling op het MER en de PB door Schiphol

Tijd: woensdag 27 oktober 2021 15:00-16:00 Europe/Amsterdam.

Locatie: (10)(2g)

(10)(2e)

nodigt u uit om deel te nemen aan deze Rijksvideo Vergadering.

U bent een co-host voor deze Webex-vergadering.

(10)(2g)

woensdag 27 oktober 2021

15:00 | (UTC+02:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen | 1 uur

Vergadering starten

Meer manieren om deel te nemen:

Deelnemen via de vergaderingskoppeling

(10)(2g)

Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

(10)(2g)

Deelnemen via telefoon

+31-2072-19842 Netherlands Toll

+1-650-215-5226 United States Toll

[Algemene inbelnummers](#)

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies (10)(2e) [@rijksvideo.webex.com](mailto:(10)(2e)@rijksvideo.webex.com)

U kunt ook 62.109.219.4 kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

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

10)(2e)(2e) (10)(2e)U
U hebt de groep LNV - DGMI gemaakt
Berichten worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet. Klik voor meer informatie.
10)(2e) en ik zijn nu bereikbaar.
13:11
Bel jij ons in?
13:11
10)(2e)
Ik kan nu echt niet. Ik kan 10)(2e) niet afkappen.
13:12
10)(2e)
Ik bel jullie. Doen we het even zonder 10)(2e)
13:12
U hebt een bericht ontvangen op uw telefoon, maar uw versie van WhatsApp web ondersteunt dit bericht niet.
06-12-2021
U hebt een bericht ontvangen op uw telefoon, maar uw versie van WhatsApp web ondersteunt dit bericht niet.
08-12-2021
U hebt een bericht ontvangen op uw telefoon, maar uw versie van WhatsApp web ondersteunt dit bericht niet.
10)(2e) 10)(2e) 10)(2e)
Doorgestuurd
Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten in gevaar
De luchthaven moet op korte termijn een natuurvergunning krijgen, maar dat blijkt juridisch zeer complex te zijn. Juristen waarschuwen dat er draconische maatregelen nodig zijn.
nos.nl
Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag
<https://nos.nl/l/2408710>
17:56
10)(2e)
Maar het staat vanavond niet geprogrammeerd op de site van Nieuwsuur.
18:36
10)(2e)
T.i.: voor ons is ook de berichtgeving over de Amercentrale relevant.
20:35

01-10-2021
Motie aangenomen
Motie aangenomen
10:21
06-10-2021
(10)(2e)
12:14
Benieuwd naar zijn reactie op geluidruimte irt eerdere overweging Bob
12:16
Hoe zit het dan met de ruimtelijke spreiding van depositie; wetende dat 4 ipv 5 banen vooral bij duinen NH leidt tot een andere omvang en afbakening?
12:42
Kan je de link doorsturen
13:00
Zit niet bij agendaverzoek
13:01
Welke link?
13:01
Teams
13:01
ik wacht nu op toegang
13:07
Is goed gekomen.
13:09
top
13:10
risico's: toets aan realiteitsgehalte; lvb 2008 5 banen niet meer beperkend; 4 banen wel beperkend: betekent dat ook dat depositie op 4 banen stelsel wordt doorgerekend?
13:14
risico's: verstilling van de vloot leidt tot meer verkeersvolume en als gevolg daarvan meer stikstofdepositie (zie redenering BOB)
13:16
risico's: in de praktijk blijkt handhavingspunt eerder beperkend ipv tvg
13:21
wordt door verdeling beschikbare capaciteit over de dag ook tot afbreuk van huidig operationeel model (hub-spoke model)?
13:22
als conclusie is dat lvb 2008 4 banen meest beperkend is qua geluidsbelasting betekent dit dat dan ook op basis van het 4 banen stelsel de referentiedepositieberekening wordt gemaakt
13:24
geluid: enige normering? tonnage en vracht verder onderbouwen waarom dat geen beperking is voor aantallen vliegtuigbewegingen
13:27
(11)(1)
13:28
wat betekent dat voor berekening?
13:29
bezettingsgraad is geen variabele geweest in de aanpak voor het MER destijds
13:30
in het onderliggend MER destijds is er geen bandbreedte opgenomen met een variabele bezettingsgraad
13:31
Die vragen kunnen we beter schriftelijk stellen. Binnen de tijd blijft anders ingewikkeld.
13:34
in 2009 vloeg je niet met 480k vliegtuigbewegingen
13:34
Ik wil (10)(2e) nu de ruimte geven. Hij moet het begrijpen. We willen misschien aan (10)(2e) vragen of hij hier nog schriftelijk over adviseert.
13:36
route van de vijfde baan heb je met tvg niet uitgesloten; in TVG benadering heb je ook de verdeling over de 4 banen nodig.
13:43
schriftelijke reactie lijkt me haast noodzakelijk voor toekomstige reconstructie. even goed kijken naar formulering vragen.
14:44
12-10-2021
U
schriftelijke reactie lijkt me haast noodzakelijk voor toekomstige reconstructie. even goed kijken naar formulering vragen.
Laten we eerst afwachten wat het gesprek donderdag met (10)(2e) oplevert.
08:06
Gesprek (10)(2e) (10)(2e) is voor donderdag as gepland begrijp ik van (10)(2e) .
17:27
Gesprek met Landsadvocaat is donderdag tussen 9-10.30 uur. (10)(2e)s bij beide gesprekken. Het lijkt me wel heel erg handig als (10)(2e) en (10)(2e) kort zouden kunnen voorbespreken met inachtneming van de uitkomsten van het gesprek met de Landsadvocaat mits dit agendstechnisch lukt.

Ik heb zojuist dit ook zo voorgesteld te laten suggereren door mijn dg in de richting var (10)(2e)
23:20
13-10-2021
(10)(2e) zoekt contact met (10)(2e)
11:24
We lijken het nu als een beleidsmatige keuze te gaan zien, gezien de gevolgen voor de hele vergunningenportefeuille.
15:32
Gemiste spraakoproep om 17:06
Gemiste spraakoproep om 17:05
Het zit niet mee
17:06
Ik probeer je nog een keer te bellen
17:07
08-11-2021
Neem je even mee in app wisseling (10)(2e) en (10)(2e)
Bericht (10)(2e) (10)(2e) goedenavond (10)(2e) hier. Goed om te merken dat onze mensen nu zo nauw optrekken in deze roerige tijden. Ik app je even omdat ik begreep dat (10)(2e) as woe gelijk na ons gesprek met de LA (erbij zelfs) met ons wilde praten. Nu zal ik net als jij iig deels bij gesprek LA zijn, maar mbt verzoek (10)(2e) (10)(2g)
(10)(2g)
(10)(2g) Idealiter pakken we daar de woensdag voor en zorgen we ervoor dat (10)(2e) elkaar as donderdag kunnen spreken, gelet op DG overleg as vrijdagochtend? Hoor graag hoe jij dit ziet, maar trek dus hoe dan ook graag samen â€! Meer lezen
20:42
09-11-2021
Bericht (10)(2e) :
(10)(2e) et aan de lijn, zo ff bellen? Er is zo ook overleg (10)(2e) (10)(2e)
11:35
Ik kan pas na 12.30 uur
11:35
Bericht (10)(2e)
Wats gebeurd? Hoorde van (10)(2e) dat overleg van vanmiddag gecanceld is. Er werd mij gevraagd naar het hoe en waarom. (10)(2e) en ik zijn beide bij congres Geluid Trillingen en Luchtkwaliteit
13:25
Nu even geen gelegenheid om (10)(2e) bij te praten.
13:27
13:30
Ik start webex wel even op
13:33
Ik kom eraan.
16:31
Bericht (10)(2e)
Tot 14:00 gaat lukken. Vanaf 14:00 eigenlijk echt niet.
17:52
Kun jij met Webex inplannen tussen 13-14 uur?
17:53
Check tijdstip staat uit bij (10)(2e)
18:01
10-11-2021
Mn tekstje kan ik je pas 16:15 sturen
15:12
Dan kijk ik er direct naar.
15:13
05-12-2021
Bericht (10)(2e)
(10)(2e)
(11)(1)
14:08
Is met (10)(2e) besproken.
14:09
Ik stop er voor vandaag mee.
14:26
06-12-2021
Lijkt me goed om te zeggen dat het ook om verstoring gaat.
08:50
brief uitsturen
09:05
Eerst vervolgesprek
208458

eens
09:06
08-12-2021
vijf vragen afpellen:
14:21
wat is de stikstof opgave; wat zijn de mogelijkheden om te mitigeren (termijn, omvang, zekerheid); als niet tijdig, wat zijn alternatieven; wat zijn de dwingende redenen van openbaar belang; wat zijn de mogelijkheden om te compenseren (termijn, omvang, zekerheid)
14:22
Voor nu?
14:23
afhankelijk van behoefte duiding technische overleggen
14:24
Het is lastig om nu op mitigerende maatregelen en een adc in te gaan. Valt verkeerd denk ik.
14:25
(10)(2e)
Verwoordt het eigenlijk.
14:26
De rechtbank vindt in de Amercentralezaak dat latente vergunningruimte niet mag worden gebruikt als het bevoegd gezag niet eerst heeft beoordeeld of die latente vergunningruimte initiatiefnemer had moeten worden ontnomen als er op betrokken N2000-gebieden niet voldoende passende maatregelen zijn genomen en de vergunningruimte van deze initiatiefnemer niet als ook een passende maatregel moet worden aangewend (in plaats van dat de ruimte door het project wordt gebruikt). Belangrijke uitspraak, wel in lijn met de PAS-uitspraak maar nu toegespitst op latente vergunningruimte. WJZ zal wel een annotatie voor de minister maken. Denk dat wij ze moeten vragen daarin de relatie met Schiphol te bespreken.
20:02
Nu eerst de concept-Kamerbrief
20:02
Gesprek met (10)(2e) goed gegaan?
20:02
Ja ging goed; wil het vooral begrijpen.
20:03
Ok.
20:04
(10)(2e)
Nu eerst de concept-Kamerbrief
Had jij op de versie die ik heb al meegekeken?
20:59
Ja.
20:59
Kan ik je kort bellen?
20:59
Ok.
21:00
Zie ook r.o. 12.4 (CO2), klimaat, zeespiegelstijging irt art. 6 lid 2 N2000 Biesbosch.
23:03
09-12-2021
Niet aangeven dat een vergelijking van 4 banenstelsels?
16:20
Doorgestuurd
De oplossing voor Schiphols milieuprobleem? 'De helft minder vluchten'
Het kabinet maakt zich zorgen over Schiphol, dat nog steeds geen natuurvergunning heeft. Volgens milieuactivist Johan Vollenbroek is daar een simpele oplossing voor: "De helft minder vliegen, dan voldoen ze er wel aan."
eenvandaag.avrotros.nl
<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/de-oplossing-voor-schiphols-milieuprobleem-de-helft-minder-vluchten/>
19:57
Vollenbroek kondigt een handhavingsverzoek begin volgend jaar aan.
19:58

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
 From: (10)(2e)) - DGMI
 Sent: Tue 10/5/2021 3:25:50 PM
 Subject: beperking op vracht en passagiers
 Received: Tue 10/5/2021 3:25:00 PM

Beste(10)(2e)

Ik zou nog even uitzoeken hoe in de MER onderliggend aan het aanwijzingsbesluit in 1996 om is gegaan met de beperkingen rond tonnage vracht en aantallen passagiers.

- Voor zover ik heb kunnen reconstrueren was de economische vraag destijds bij welke aantallen tonnage vracht en passagiers men nog invulling kon geven aan de mainportdoelstelling. "Bepalend voor de toekomstige aard en omvang van het luchtverkeer is (...) de (beoogde) ontwikkeling van de luchthaven tot mainport" (IMER, 1993).
- Uit het tonnage vracht en de aantallen passagiers is vervolgens de aantallen vliegtuigbewegingen afgeleid. "Deze gegevens vormen de basis voor berekening van de milieuhinder in de verschillende scenario's" (IEE,1993).
- Als uitgangspunt voor de aantallen vliegtuigbewegingen is het CPB-scenario Europese Renaissance gehanteerd. Omdat er nog ruimte was voor meer vliegtuigbewegingen binnen de norm van 15.100 woningen 35-Ke contour is het aantal vliegtuigbewegingen met een factor van 1,085 verhoogd (zoals blijkt uit Bijlage D, Aanwijzingsbesluit 1996).
- In het kader van de MER is heeft het tonnage vracht en aantallen passagiers wel degelijk als beperkend gefunctioneerd door de aantallen vliegtuigbewegingen daaruit af te leiden ten behoeve van de effectinschatting.

Groet, (10)(2e)

6.2.1. Het luchtverkeer en vervoer

Omvang van het luchtverkeer

Het economische scenario

Bepalend voor de toekomstige aard en omvang van het luchtverkeer is in de eerste plaats het macro-economische scenario dat zich voltrekt en, daarmee samenhangend, de (beoogde) ontwikkeling van de luchthaven tot mainport. In dit hoofdrapport is, zoals in hoofdstuk 2 is verantwoord, van het ER-scenario uitgegaan. Het aantal daarbij behorende aantal vliegtuigbewegingen is in figuur 6.2 weergegeven.

Figuur 6.2:
aanbod vliegtuigbewegingen in 2003 en 2015

	2003	2015
aantal vliegtuigbewegingen per jaar	308.000	432.000
gemiddelde drukste piek uurvraag in landingen per uur	51	68

Uit Integraal Milieueffectrapport Schiphol en omgeving (december 1993)

	passagiers (miljoenen)	vracht (miljoen ton)	vliegtuigbewegingen
PASO	50 ¹	4,5 ²	415.000 ⁴
IEE-scenario's:			
Global Shift/BAU	38 ³	2,8 ²	370.000
Eur. Renaiss/EL	39 ³	2,9 ²	432.000
Bal. Growth/GL	56 ³	4,1 ²	582.000

¹ inclusief substitutie van 5 à 10 miljoen passagiers per trein

² inclusief trucking

³ exclusief substitutie

⁴ bij 50 miljoen gevlogen passagiers

Tabel 2.
PASO- en IEE-uitkomsten

4. Hoe is de relatie tussen economisch en milieu-onderzoek?

De onderzoeksresultaten van de IEE hebben een zelfstandige functie als economische voeding voor besluitvorming, zoals ook de integrale milieu-effectrapportage (IMER) die heeft. Maar daarnaast heeft de IEE ook gegevens aangeleverd voor het milieu-onderzoek, bij voorbeeld de aantallen vliegtuigbewegingen. Deze gegevens vormen de basis voor berekening van de milieuhinder in de verschillende scenario's.

Een belangrijke uitkomst van de IEE, als het gaat om de toets op het PASO, betreft het aantal vliegtuigbewegingen, waarmee de vervoersvolumina worden gerealiseerd (Tabel 2.).

Met name in het hoge scenario (combinatie Balanced Growth en Global Liberalisation) gaat het vervoersvolume gepaard aan aanzienlijk meer vliegtuigbewegingen dan in het PASO voorzien. Dat is het gevolg van de strategie die de luchtvaartmaatschappijen volgen op het punt van vlootsamenstelling. De integrale milieu-effectrapportage (IMER) zal uitsluitsel geven over het geluidseffect van de geraamde aantallen vliegtuigbewegingen in dit scenario. Voorts laat tabel 2 zien dat de PASO-passagiersaantallen en de uitkomsten van de IEE-prognoses niet volledig vergelijkbaar zijn. Het PASO gaat uit van hoge aantallen passagiers die per trein worden vervoerd (5 à 10 miljoen); de IEE-uitkomsten gaan vooralsnog uit van enkele miljoenen treinpassagiers die bij de gepresenteerde uitkomsten moeten worden opgeteld om op het totale passagiersvolume te komen.

Uit Eindrapport, Inventarisatie Economische Effecten (december 1993)

3.2.4 Verkeersprognose

Voor de periode waarvoor het S4S2-stelsel in gebruik is, is ervoor gekozen om de vlootsamenstelling van het jaar 1997 in de berekeningen op te nemen afgeleid uit een extrapolatie van de gegevens uit het gebruiksplan van AAS voor 1996. Deze keuze is gebaseerd op de verwachting dat de omvang van de jaarlijkse actuele contouren tot 1997 zullen toenemen, doordat de groei van de contouren door de toename het aantal vliegbewegingen groter is dan het krimpen van de contouren door de afname van het aandeel van de lawaaige hoofdstuk 2 vliegtuigen.

Aangenomen is dat na 1997 het akoestisch effect van de uitfasering van de hoofdstuk 2 vliegtuigen de overhand zal krijgen, en de actuele contouren weer zullen krimpen.

Voor de verdeling van het verkeer over de aan- en uitvliegroutes en gewichtsklassen is gebruik gemaakt van de gegevens uit 1993. Het in de ontwerp-aanwijzing gegeven totale aantal bewegingen is 293.600. Voor de onderhavige berekeningen is het aantal bewegingen zodanig opgehoogd, dat de 35 Ke contour maximaal 15.100 woningen omvat. De toegepaste ophogingsfactor is 1,085 wat een totaal van 318.600 bewegingen geeft. In de tabellen 2a tot en met 2f zijn de aantallen, gescheiden voor starts en landingen, en gescheiden voor de piek-, off-piek- en nachtperiode gegeven. Hoewel de nachtperiode van 23:00 tot 06:00 LT is gedefinieerd zijn de aantallen, i.v.m. het verlengen van het nachtrecht tot 07:00 LT, gegeven voor de periode van 23:00 tot 07:00 LT. Voor de LAeq-berekening (23:00 - 06:00) zijn deze aantallen lineair gereduceerd tot totaal 13.500 bewegingen.

Derhalve zijn voor de off-piek de aantallen voor de perioden 07:00 - 08:00 LT en 20:00 - 23:00 LT gegeven. Ten behoeve van de LAeq-nachtzones zijn de aantallen voor de periode 23:00 en 06:00 uur afzonderlijk gegeven in de tabel 2g en 2h.

De voor de landingen gegeven SID's worden voor de berekeningen omgezet in CTED's die overeen komen met de uitvluchtlijnen van de CTN's.

Uit Bijlage D Invoergegevens geluidsbelastingberekeningen ten behoeve van Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol (1996)

(10)(2e)

(10)(2e)

.....
Directie Duurzame (10)(2e) **en Circulaire Economie | Ministerie IenW**

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

.....
M (10)(2e)

(10)(2e)

[@minienw.nl](#)

[Het verhaal van IenW](#)

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

.....

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e) DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) -
HBJZ: (10)(2e) @minienw.nl
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 11/11/2021 4:46:13 PM
Subject: Fiche oplossingen stikstofproblematiek Schiphol(10)(2e)
Received: Thur 11/11/2021 4:45:00 PM
[Fiche oplossingen stikstofproblematiek Schiphol\(10\)\(2e\).docx](#)

(10)(2e) voor het BWO moest de input een stuk worden ingekort. Ik heb meer procedureel geformuleerd. Graag je akkoord.

To: (10)(2e) [(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 12/2/2021 8:19:45 PM
Subject: IENW BSK-2021 327372 01. DGMI beslisnota M toetsingskader passende beoordeling Schiphol
Received: Thur 12/2/2021 8:19:00 PM
[IENW BSK-2021 327372 01. DGMI beslisnota M toetsingskader passende beoordeling Schiphol.DOCX](#)

(10)(2e)

Tk, bijgaand de nota zoals deze vanuit de DGMI-lijn nu voor ligt aan M IenW.

Groet, (10)(2e)



TER BESLISSING

Datum
2 december 2021

Onze referentie
IenW/BSK-2021/327327

Opgesteld door
(10)(2e),
Bestuurskern

Beslistermijn
3 december 2021

Uiterlijk bij
3 december 2021

Bijlage(n)
0

Aan
Van

Minister
DGMI

nota

Toetsingskader passende beoordeling Schiphol

Aanleiding

(11)(1)

Ambtelijk heeft LNV, in afstemming met IenW/DGMI (in de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure), een uitwerking gegeven aan het beoordelingskader voor de passende beoordeling van Schiphol (integraal onderdeel van het MER, en daarmee onderliggend aan het LVB Schiphol). Middels deze nota wordt u gevraagd kennis hiervan te nemen en in te stemmen het ambtelijk advies van IenW/DGMI over het te hanteren toetsingskader voor de passende beoordeling van Schiphol.

Geadviseerd besluit

- Kennis te nemen van het ambtelijk advies aan M LNV. Ambtelijk zal M LNV worden geadviseerd de inhoud van het advies in het 4^e BWO Stikstofproblematiek dd. 7 december mede te delen.
- In te stemmen met het ambtelijk advies van IenW/DGMI over het te hanteren toetsingskader voor de passende beoordeling van Schiphol.

Kernpunten

- Alle adviezen overwegende komen LNV en IenW/DGMI tot de conclusie dat Schiphol geen beroep kan doen op het overgangsrecht. De referentiesituatie wordt vervolgens ontleend aan hetgeen was toegestaan op de Europese referentiedatum (vroegste datum: 10 juni 1994) en het nadien meest beperkend besluit.
- In lijn met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over de passende beoordeling (bij het MER en de ontwerpvergunning) en (11)(1) stellen we nu – in afwijking van de eerdere benadering in het ontwerpbesluit – voor om methodisch dezelfde uitgangspunten te hanteren voor de wijze waarop de emissies worden ingeschat. In beide situaties met een representatieve vlootsamenstelling (11)(1) (11)(1)
- Deze benadering biedt perspectief om op korte termijn een belangrijk deel van de huidige operaties te legaliseren. Schiphol dient daarvoor nog wel te onderbouwen dat het aantal vliegtuigbewegingen (vtb) mogelijk op basis van het LVB2008 ook mogelijk was binnen de uitvoeringsperiode van het Aanwijzingsbesluit 1996. De inschatting is dat Schiphol kan aantonen dat het

zowel juridisch als fysiek mogelijk was om 480k vtb op het vierbanenstelsel af te wikkelen.

- De gevolgen van de aanleg van de vijfde baan op stikstof is nog niet eerder beoordeeld en maakt ook geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Voor een aantal N2000-gebieden/hexagonen in het noordwesten van Noord-Holland resulteert dit zondermeer in een opgave tot mitigatie van stikstof.
- Voor de overige N2000-gebieden (ca. 19 in aantal) resteert ook een opgave om te mitigeren. Dit is de delta tussen de aangevraagde situatie (500k vtb) en de referentiesituatie (bovengrens 480k vtb).
- Met de indicatie van wat de resulterende opgave is tot mitigatie kan ook beter ingeschat worden wat het oplossend vermogen is van het pakket aan maatregelen zoals nu wordt uitgewerkt in opdracht van het BWO. In een separate nota zal DGLM u hierover informeren.
- In de toelichting worden de varianten geschetst die zijn overwogen in aanloop naar dit advies. (11)(1)

(11)(1)

Datum
2 december 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
3 december 2021

Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI

TOELICHTING

Afwegingsruimte bevoegd gezagen

- De Commissie voor de m.e.r. (hierna: Commissie) wijst er in haar toetsingsadvies op dat "wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden."
- Bevoegde gezagen hebben afwegingsruimte om invulling te geven aan de kaders die aan Schiphol worden meegegeven bij de uitwerking van wat had gemogen (juridisch) en wat zich had kunnen voordoen (fysiek en economisch) in de referentiesituatie.

Vlootsamenstelling

- LNV heeft in het ontwerpbesluit een benadering gekozen waarbij Schiphol in de uitwerking van de referentiesituatie het meer vervuilende vliegtuigtype binnen een geluidscategorie mocht selecteren voorzover dit vliegtuigtype daadwerkelijk in de vlootmix voorkwam, en ook in voldoende aantallen beschikbaar om daadwerkelijk op Schiphol te kunnen vliegen.
- Deze berekening van stikstofemissies in de referentiesituatie gaat uit van een gebruik van de luchthaven dat zich naar het oordeel van de Commissie in werkelijkheid niet kon voordoen. De Commissie concludeert dat daardoor voor de referentiesituatie de emissies worden overschat. De Commissie adviseert de emissies op basis van een representatieve vlootsamenstelling te bepalen.

Verkeersomvang

- In de aanvulling op de passende beoordeling dient Schiphol nader te onderbouwen dat het Aanwijzingsbesluit 1996 niet meer beperkend is ten opzichte van het LVB2008. Daarvoor dient Schiphol af te leiden hoeveel verkeer er binnen de publiekrechtelijke beperkingen en de uitvoeringsperiode van het Aanwijzingsbesluit 1996 kon worden afgehandeld op het vierbanenstelsel.
- Ook voor deze afleiding van het toegestane verkeer dient een toets op het realiteitsgehalte plaats te vinden. Hierbij kan naast wat juridisch had gemogen (veiligheidstechnisch en planologisch) ook gekeken worden naar de fysieke en bedrijfseconomische uitvoerbaarheid.

- Het meest beperkende is de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid zoals destijds in het MER onderliggend aan het Aanwijzingsbesluit 1996 geoperationaliseerd met de punctualiteitsnorm (= percentage vluchten met meer dan 15 minuten vertraging tijdens de piekperioden). Als de punctualiteitsnorm zou worden overschreden is er een reële kans dat het mainport-perspectief verloren zou gaan.

Datum

2 december 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij

3 december 2021

Bijlage(n)

0

Aan

Minister

Van

DGMI

Alternatieven in uitwerking toetsingskader

Voor de uitwerking van dit toetsingskader zijn vier alternatieven overwogen. Deze variëren in de criteria die gesteld worden aan het realiteitsgehalte van zowel de vlootsamenstelling als de mogelijke verkeersomvang in de referentiesituatie.

Alternatief I: De realistische verkeersomvang toetsen aan fysieke uitvoerbaarheid, en vasthouden aan de eerder gekozen benadering voor het bepalen van de maximale emissies met een meer vervuilende vlootsamenstelling

Voordelen

- Restopgave mitigatie stikstofdepositie is beperkt tot die gebieden/hexagonen die als gevolg van de aanleg van de vijfde baan geraakt worden.
- Deze gekozen benadering sluit aan bij wat eerder met Schiphol is gecommuniceerd.

Nadelen

- (11)(1)
- Als gekozen wordt voor toetsing van een aanvullend MER blijft dit naar het oordeel van de Commissie een essentiële tekortkoming. Zoals aangekondigd in de nota van informatie (dd. 1 december met kenmerk IENW/BSK-2021/325223) wordt u daar nog over geadviseerd.
- (11)(1)
- Uit de indicatieve inschatting van de restopgave blijkt dat hiermee een groot surplus ontstaat die door Schiphol kan worden ingezet voor andere doeleinden wat vanuit maatschappelijk oogpunt niet uitlegbaar is vanuit de opgave om bij te dragen aan natuurherstel.

Alternatief II: De realistische verkeersomvang naast fysieke uitvoerbaarheid ook toetsen aan de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid, en vasthouden aan de eerder gekozen benadering voor het bepalen van de maximale emissies met een meer vervuilende vlootsamenstelling

Voordelen

- In vergelijking met Alternatief I blijft de restopgave mitigatie stikstofdepositie beperkt tot die gebieden/hexagonen die als gevolg van de aanleg van de vijfde baan geraakt worden.

Nadelen

- In aanvulling op wat beschreven is onder Alternatief I is het lastig uitlegbaar om wel een stringent kader te hanteren voor het inschatten van een realistische omvang van het verkeer, en vervolgens een soepel kader te hanteren voor de vlootsamenstelling.

Datum
2 december 2021
Onze referentie

Alternatief III (voorkeursalternatief): De realistische verkeersomvang toetsen aan fysieke uitvoerbaarheid, en een alternatieve benadering hanteren voor het bepalen van de maximale emissies waarbij uitgegaan dient te worden van een representatieve vlootsamenstelling

Uiterlijk bij
3 december 2021

Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI

Voordelen

(11)(1)

- Maatschappelijk is deze benadering ook beter uitlegbaar. Schiphol zal ook een bijdrage moeten leveren aan natuurherstel.

Nadelen

- In vergelijking met Alternatief II is er naast de restopgave als gevolg van de aanleg van de vijfde baan ook een restopgave voor de mitigatie van stikstofdepositie voor het gehele beïnvloedingsgebied van Schiphol (indicatief gaat het om 19 N2000-gebieden).
- Op korte termijn kan er een vergunning worden afgegeven voor belangrijk deel van de operaties (gelimiteerd tot 480.000 vliegbewegingen). Gefaseerd kan Schiphol vervolgens alsnog de omvang van de operaties terugbrengen op het pre-corona niveau (met 500.000 vliegbewegingen) als het treffen van maatregelen gelijke tred houdt met het herstel van het volume luchtverkeer.

(11)(1)

Alternatief IV: De realistische verkeersomvang naast fysieke uitvoerbaarheid (Alternatief III) ook toetsen aan de bedrijfseconomische uitvoerbaarheid, en een alternatieve benadering hanteren voor het bepalen van de maximale emissies waarbij uitgegaan dient te worden van een representatieve vlootsamenstelling

Voordelen

-

(11)(1)

Nadelen

- In aanvulling op Alternatief III zal de omvang van Schiphol voor de korte termijn mogelijk beperkt worden tot een maximum aantal van 432.000 vliegtuigbewegingen. Dit kan grote economische implicaties hebben voor de huidige exploitatie van Schiphol en de netwerkqualiteit aanzienlijk onder druk zetten.
- In dit alternatief is een maximum pakket aan maatregelen nodig wat de vergunningverlening verder compliceert.

Juridisch kader

- Schiphol heeft geen natuurvergunning en dient daarom een verschilberekening op te leveren waar de aangevraagde activiteit (huidige activiteit) wordt vergeleken met de referentiesituatie.

- (11)(1)

Datum
2 december 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
3 december 2021

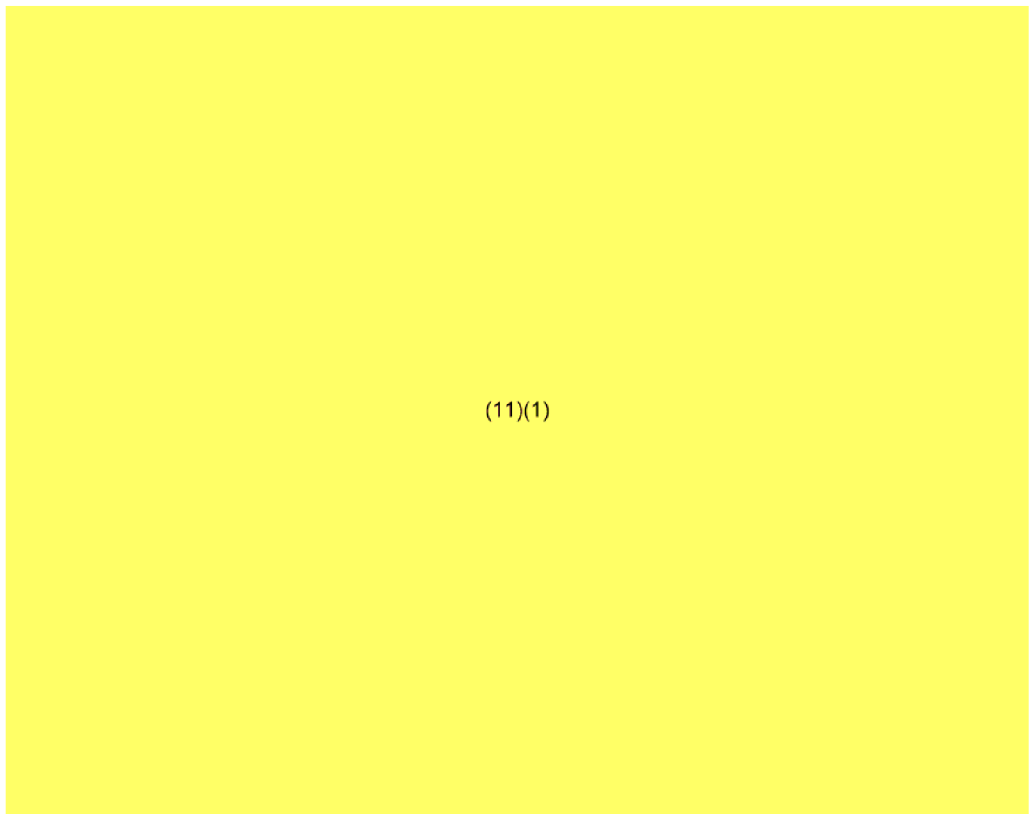
Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI
- (11)(1)
- In de passende beoordeling moet worden beoordeeld of het verschil tussen bestaand recht in de referentiesituatie en de aangevraagde activiteit leidt tot een toename van depositie in N2000-gebieden, en zo ja, of sprake kan zijn van significante negatieve gevolgen. Indien significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dan moet er mitigerende maatregelen (in- en externe saldering) worden genomen om de natuurlijke kenmerken van de N2000-gebieden niet aan te tasten. De mitigerende maatregelen dienen vast te staan bij het indienen van de aanvulling op de passende beoordeling door Schiphol. Indien ook na het nemen van mitigerende maatregelen significante gevolgen
- (11)(1)

Rollen en verantwoordelijkheden

- (11)(1)
- De passende beoordeling is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie. De Commissie heeft in haar toetsingsadvies ook het ontwerp Wnb-vergunning betrokken.
- LNV is op grond van de Wet milieubeheer aangewezen als wettelijk adviseur voor DGMI voor de toetsing van de (aanvulling op de) passende beoordeling benodigd voor het MER. Het primaat voor de toetsing van de passende beoordeling ligt daarmee bij LNV. Waarbij DGMI en LNV streven naar inhoudelijke overeenstemming bij de beoordeling van documenten zoals die onderliggend zijn aan de besluitvorming.



(11)(1)

Datum
2 december 2021

Onze referentie

Uiterlijk bij
3 december 2021

Bijlage(n)
0

Aan
Minister

Van
DGMI

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

¹ Voor deze indicatieve berekening van de stikstofdeposities op basis van een representatieve vlootsamenstelling is verondersteld dat de gemiddelde NOx-emissies per vliegtuigbeweging gelijk blijft in de verschillende rekensituaties. Historisch blijkt dat de NOx-emissies per MTOW nauwelijks varieert.

² Uit de passende beoordeling onderliggend aan ontwerpbesluit blijkt een totaal aan stikstofemissies van 3.906,3 ton op jaarbasis in de referentiesituatie, vgl. met 3.084,8 ton op jaarbasis als gevolg van de aangevraagde activiteit.

³ Hierbij is verondersteld dat de vlootsamenstelling op basis van Aw 1996 nagenoeg niet wijzigt ten opzichte van de vlootsamenstelling op basis van het LVB 2008.

⁴ Op basis van indicatieve plaatjes van Schiphol zou als gevolg van de aanleg van de vijfde baan de stikstofdepositie in deze gebieden kunnen toenemen en als gevolg van de maximale rekenafstand van 25 kilometer ruimtelijk gezien nieuwe depositie op hexagonen kunnen neerslaan.

⁵ Dit Natura 2000-gebied is aangewezen vóór de uitbreiding van het banenstelsel in 2003. De referentiesituatie gaat daarom uit van het vierbanenstelsel waardoor de totale omvang (100%) van de aanvullende depositie als gevolg van de aanleg van de vijfde baan moet worden gemitigeerd.

To: (10)(2e) (10)(2e) . DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e) DGMI[(10)(2e) @minienw.nl] (10)(2e) BJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Thur 11/11/2021 12:36:27 PM
Subject: korte annotatie overleg LNV vanmiddag
Received: Thur 11/11/2021 12:36:00 PM

Ha (10)(2e)

Goed om in het overleg met (10)(2e) nog even aan te sluiten bij het advies van de Commissie voor de m.e.r., zoals vanmorgen ook door (10)(2e) benadrukt als legitimering. Ook

Met betrekking tot het realiteitsgehalte van de referentiesituatie hanteert de Commissie voor de m.e.r. als kader: wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden.

(11)(1)

(10)(2e) probeert de redeneerlijn en gevraagde beslispunten voorafgaand aan het overleg van vanmiddag alvast op te stellen zodat dit de leidraad kan zijn voor de bespreking. Ik heb hem deze punten ook meegegeven.

Referenties

Tekst uit toetsingsadvies CMER (21 april 2021):

"Het is de vraag of een situatie met alleen deze relatief vervuilende vliegtuigtypes zich op enig moment kan voordoen of heeft voorgedaan, en in hoeverre het dus reëel is om daarvan uit te gaan. Wat minimaal mag worden verwacht, is dat de veronderstelde situatie kan optreden."

(11)(1)

Groet, (10)(2e)
(10)(2e)
(10)(2e)

(10)(2e) (10)(2e)

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

M (10)(2e)
(10)(2e) @minienw.nl

[Het verhaal van IenW](#)

Samenwerken aan een duurzaam, veilig en bereikbaar Nederland

To: (10)(2e) '[(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Tue 11/23/2021 5:39:34 PM
Subject: FW: Notitie maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994
Received: Tue 11/23/2021 5:39:00 PM
[20211028 Maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994.pdf](#)
[SOCS rapport mei 1987.PDF](#)
[Capaciteitsstudie banenstelsel van Schiphol LVNL febr 1990.PDF](#)

Van: (10)(2e) (10)(2e) @schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 28 oktober 2021 11:24
Aan: (10)(2e) @minInv.nl
CC: (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: Notitie maximaal haalbaar aantal vliegtuigbewegingen in 1994

Goedemorgen (10)(2e)

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 (10)(2e) van het ministerie van IenW.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e) (10)(2e)

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.

RAPPORT
van de
STUURGROEP ONTWIKKELING CAPACITEIT SCHIPHOL

26 mei 1987



Schiphol



Ontwikkeling van de Luchtverkeerscapaciteit en de
Punctualiteit op de Luchthaven Schiphol

Samenvatting

De internationaal gunstige positie van de luchthaven Schiphol wordt voor een belangrijk deel bepaald door de punctualiteit van het luchtvervoer op Schiphol. De noodzaak tot het verder ontwikkelen van de hiermede samenhangende capaciteit wordt door de verwachte toeneming van het transfer/transitvervoer in de komende 10 jaar nog belangrijker.

Met dit rapport wordt een aantal dreigende knelpunten met betrekking tot baangebruiksmogelijkheden, verkeersleiding, baanonderhoud, etc. gesignaleerd.

Snelle besluitvorming t.b.v. een gerichte sturing en ontwikkeling van de infrastructuur van het luchtverkeerssysteem is noodzakelijk teneinde afnemende punctualiteit en vertragingen bij het luchtverkeer in de komende jaren te voorkomen.

In dit rapport worden daartoe de nodige aanbevelingen gedaan.

RAPPORT van de
Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol;
Deelnemers: NVLS, KLM en RLD(LVB).

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
 - 1.1 Doel rapport
 - 1.2 Werkwijze stuurgroep
2. Probleemstelling en samenvatting van de operationele eisen
 - 2.1 Aanleiding tot het onderzoek
 - 2.1.1 Briefwisseling tussen Minister V&W en KLM/NVLS in '85/86
 - 2.1.2 Herstel groei van het verkeersaanbod
 - 2.1.3 Rapport Cie. v.d. Zwan
 - 2.1.4 Relatie met Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
 - 2.2 Kwantitatieve ontwikkeling van het verkeersaanbod
 - 2.3 Samenvatting eisen van de gebruikers
 - 2.4 De ontwikkeling op het luchtvaartterrein
3. Maatregelen en voorwaarden ter vergroting van de luchtverkeerscapaciteit
 - 3.1 Mogelijke maatregelen
 - 3.1.1 Uitbreiding baancapaciteit in de piekuren
 - 3.1.2 Het verkeersleidingssysteem
 - 3.1.3 Vliegtuigkarakteristieken
 - 3.1.4 Regulering van het aanbod
 - 3.1.5 Slecht zicht operaties
 - 3.2 Randvoorwaarden
 - 3.2.1 Beschikbaarheid van start-, landings- en rijbanen
 - 3.2.2 Motivatie personeel
 - 3.3.3 Bebouwingsproblematiek
4. Geluidsconsequenties aangepast baangebruik
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Methodiek t.b.v. landingen
 - 4.3 Methodiek t.b.v. starts
 - 4.4 Resultaten
5. Conclusies en aanbevelingen

- | | |
|-----------|---|
| Bijlage 1 | Brief van Min. V & W aan Pres. Dir. KLM en NVLS, d.d. 13-12-85 |
| Bijlage 2 | Brief van Pres. Dir. KLM aan Min. V & W, d.d. 2-1-86. |
| Bijlage 3 | Brief van Pres. Dir. NVLS aan Min. V & W d.d. 30-1-86. |
| Bijlage 4 | Terms of Reference Stuurgroep SOCS, d.d. 3-2-87. |
| Bijlage 5 | Mogelijke baancombinaties bij gebruik van een tweede landingsbaan in de piekuren in volgorde van capaciteit en bruikbaarheid, uitgaande van 100% baanbeschikbaarheid (zie § 3.1.1). |
| Bijlage 6 | Mogelijke baancombinaties bij gebruik van een tweede startbaan in de piekuren in volgorde van capaciteit en bruikbaarheid, uitgaande van 100% baanbeschikbaarheid (zie § 3.1.1). |
| Tabel 1 | Mogelijke verschuivingen in baangebruik bij overgang van geluids- naar capaciteitspreferentieel systeem voor landend verkeer (excl. effecten gebruik 2e landingsbaan). |

- Tabel 2 Mogelijke verschuivingen in baangebruik bij overgang van geluids- naar capaciteitspreferentieel systeem voor startend verkeer (excl. effecten gebruik 2e startbaan).
- Tabel 3 Overzicht optredende verschuivingen in baangebruik (Landingen)
- Tabel 4 Overzicht optredende verschuivingen in baangebruik (Starts)
- Tabel 5 Samenvatting veranderend baangebruik bij capaciteitspreferentieel systeem in de piekuren, georiënteerd op een aantal geluidsgevoelige gebieden.
- Figuur 1 Ontwikkeling van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen in de piekuren.

1 INLEIDING

1.1 Doel rapport

Het Nederlandse luchtvaartprodukt is naar de Nederlandse verhoudingen uitgesproken groot; van de bevolking van de regio Amsterdam is + 25% geheel of gedeeltelijk economisch afhankelijk van Schiphol. Een van de factoren die daarbij een doorslaggevende rol speelt, is de kwalitatief hoogwaardige nationale luchthaven Schiphol. Handhaving van dit peil vergt gerichte inspanningen. Vervoer en zeker luchtvervoer is allerm minst een statische zaak; de jaarlijkse groeicijfers bewijzen dat. Dit staat in duidelijk contrast met veranderingen in de luchtverkeersinfrastructuur die aanmerkelijk minder snel tot stand komen. Een leadtime van vele jaren is geen uitzondering. Zoiets roept een spanningsveld op, dat noopt tot een voortdurende waakzaamheid voor nieuwe ontwikkelingen in het luchtvervoer. Alleen dan immers kunnen tijdig de noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuurle sfeer in gang worden gezet.

Zo'n afstemming is des te belangrijker, indien bij de luchthavenontwikkeling tevens zeer duidelijke uitstralingseffecten op onze economie in het geding zijn.

Om de Nederlandse concurrentiepositie op de transfermarkt in de toekomst veilig te stellen, ontwikkelen NVLS, KLM en RLD/LVB een gemeenschappelijke visie op hun taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van het "grondprodukt".

Dit rapport beoogt een inventarisatie te geven van de factoren die de luchtverkeerscapaciteit van Schiphol in belangrijke mate beïnvloeden. Het doel daarbij is aan te geven t.a.v. welke onderdelen van het luchtverkeerssysteem snelle besluitvorming en/of een actief sturend beleid c.q. optreden noodzakelijk is, teneinde de capaciteit in de komende 10 jaar in balans te houden met het aanbod, ook tijdens de piekuren.

De infrastructuur van het luchtverkeerssysteem op Schiphol is opgebouwd uit het luchtverkeer, het luchtvaartterrein en de luchtverkeersleidingssysteem.

In dit rapport wordt vanuit een operationele invalshoek kort nader ingegaan op de volgende onderdelen:

- de ontwikkeling van het verkeersaanbod. Uitgegaan wordt van bestaande prognoses, waarbij eveneens van belang is de verandering in de operationele karakteristieken van de vliegtuigen.
- de ontwikkeling van de lay-out van het luchtvaartterrein. Uitgaande van het huidige banenstelsel wordt nagegaan welke aanpassingen aan banen, taxibanen, taxiprocedures, pier-opstellingen, verbouwingen, etc. plaatsvinden en wenselijk zijn, teneinde meerdere banen tegelijkertijd te kunnen gebruiken.
- de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem voor Schiphol. De nadruk zal liggen op de naderingsverkeersleiding, taxiverkeersleiding, opstart-procedures, etc. gericht op het vergroten van de landings- en startcapaciteit in de piekuren.

N.B.

Buiten beschouwing blijven infrastructuurle zaken betreffende de aan- en afvoerproblematiek van passagiers over de grond, auto's en vracht, alsmede andere ontwikkelingen die niet direct het luchtverkeer of de afhandeling daarvan beïnvloeden. D.w.z. alleen zgn. "airside" aspecten komen aan de orde en niet de zgn. "terminal/landside" aspecten.

1.2 Werkwijze Stuurgroep

De instelling van een werkgroep/stuurgroep werd in de briefwisseling tussen de minister van V&W en KLM/NVLS aangekondigd in december '85/januari '86 (zie bijlagen 1, 2 en 3).

In '86 was de RLD/LVB belast met het realiseren van de overdracht van verkeersleiding boven FL 300 naar EC-Maastricht. Derhalve zijn de activiteiten pas eind '86 gestart met formuleren van de opdracht aan deze onderhavige stuurgroep, genoemd "Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol" (SOCS).

De groep is als volgt samengesteld:

KLM	(10)(2e)
	(10)(2e)
NVLS	(10)(2e)
	(10)(2e) (10)(2e)
RLD/LVB	(10)(2e)
	(10)(2e)
	(10)(2e)

De formulering van de opdracht is gegeven in bijlage 4. De nadruk ligt op het geven van sturende en taakstellende aanbevelingen aan de minister van V&W en de presidenten-directeur van de NVLS en KLM, met het doel de operationele capaciteit van Schiphol te laten meegroeien met het verwachte luchtverkeersaanbod.

De stuurgroep is in '87 vijfmaal bijeen geweest en heeft op basis van werkpapieren richting gegeven aan het onderzoek. Gezien de beperkte beschikbare tijd, in relatie tot de verwachte knelpunten, ligt de nadruk in dit rapport daarbij op de te nemen maatregelen.

In het licht van de doelstelling van de opdracht t.w. het opstellen van taakstellende aanbevelingen, alsmede het feit dat een snelle besluitvorming op hoog niveau is gewenst, is de stuurgroep binnen 6 maanden tot een afrondend rapport gekomen.

De stuurgroep gaat er vanuit dat, gezien de herkomst van de opdracht en de positie van de leden in de belanghebbende organisaties, de aanbevelingen die gedaan zijn gedragen worden door de NVLS, de LVB en de KLM (als belangrijkste gebruiker) zodat op het hoogste leidinggevende niveau zeer snel tot een besluitvorming kan worden gekomen.

De stuurgroep wijst daarbij nogmaals op de noodzaak tot zo'n snelle besluitvorming en uitvoering, teneinde dreigende knelpunten zoveel mogelijk te beperken.

2. PROBLEEMSTELLING EN SAMENVATTING VAN DE OPERATIONELE EISEN

2.1 Aanleiding tot het onderzoek

2.1.1 Briefwisseling tussen Minister en KLM/NVLS in '85/86

De directe aanleiding tot dit onderzoek is de genoemde briefwisseling in '85/86 tussen de minister van V&W en de presidenten-directeur van de KLM en de NVLS.

Daarbij werden o.a. de volgende knelpuntenesignaleerd:

- onvoldoende motivatie bij het verkeersleidingspersoneel, alsmede gedeeltelijke onderbezetting
- de planning van de vertrektijden door maatschappijen is soms onevenwichtig (bijv. te veel vliegtuigen met gelijke vertrektijd).
- het toenemende aantal wide-body vliegtuigen (oplopend tot 30%) in een vertrekkende of binnenkomende piek is er de oorzaak van dat de gemiddelde separatie toeneemt en vertragingen het gevolg zijn.
- door de zogenaamde "silent push-backs" worden een aantal taxi-routes op de platformen en/of platformen zelf afgesloten waardoor vertragingen kunnen ontstaan.
- tijdens de bouw van de C-pier is er een tekort aan "gates" en opstelplaatsen (geweest), hetgeen op één of andere wijze consequenties heeft voor de punctualiteit.
- in principe wordt er door de NVLS, conform het NVLS baanbeschikbaarstellingsbeleid, slechts één startbaan ter beschikking van de verkeersleiding gesteld. Dit beperkt uiteraard de startcapaciteit van de luchthaven en veroorzaakt vertragingen.
- tengevolge van het uitgebreide onderhoudsprogramma van de NVLS en tevens als gevolg van grote vogelconcentraties op de luchthaven, krijgt de verkeersleiding gedurende lange perioden, een te beperkt aantal banen ter beschikking om het verkeer zonder vertraging af te kunnen werken.

2.1.2 Herstel groei van het verkeersaanbod

Een tweede belangrijke aanleiding is dat is er sinds '84, na een periode van 10 jaar zonder groei, weer duidelijk sprake van een toeneming van het luchtverkeer op Schiphol, ook in de piekuren. Dit stelt zowel kwantitatief als kwalitatief nieuwe operationele eisen aan het luchtverkeerssysteem.

Dit, tezamen met vele geplande wijzigingen/verbouwingen op het luchtvaartterrein, leidt tot een aantal nieuwe knelpunten m.b.t. de lay-out van de luchthaven en het beheersaspect m.b.t. de tijdige beschikbaarstelling van landingsbanen, taxibanen, opstelplaatsen, etc.

2.1.3 Rapport Cie. v.d. Zwan

Een volgende belangrijke aanleiding/motivering vormt het rapport van de Commissie v.d. Zwan. "Schiphol naar het jaar 2000". Daarin wordt, uitgaande van de noodzaak Schiphol te behouden als "Gateway voor Nederland en Europa", gewezen op een aantal noodzakelijke ontwikkelingen.

Als een van de belangrijkste wordt genoemd de aandacht vooral te richten op de transito-positie en de "hubs en spokes" markt.

Dit zal met grote waarschijnlijkheid leiden tot extra aanbod in de piekuren. Indien de kwaliteit van de afhandeling in de piekuren op het huidige niveau dient te blijven, moet de capaciteit zich richten op het piekaanbod en dient met spoed aan uitbreiding van deze capaciteit te worden gewerkt.

2.1.4 Relatie met structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

Tot slot wordt verwezen naar het SBL (Structuurschema Burger Luchtvaartterreinen) dat in '78 is opgesteld in en '87 in de Tweede Kamer is behandeld.

T.a.v. de luchtverkeerscapaciteit, ook wel LVB-capaciteit genoemd, wordt een aantal noodzakelijke factoren genoemd, dat de capaciteit in belangrijke mate bepaald. Geconcludeerd wordt (SBL deel a, blz. 58):

"Alhoewel de ontwikkeling en de invloed van ieder van de genoemde factoren afzonderlijk nog niet alle betrouwbaar kunnen worden gekwantificeerd, is het, op basis van een zorgvuldige schatting van de gezamenlijke invloed van de capaciteitsbepalende factoren, verantwoord om aan te nemen dat vanaf omstreeks 1995 het huidige banenstelsel van Schiphol met behulp van een verder geautomatiseerd en verfijnd verkeersleidingssysteem ca. 300.000 vliegtuigbewegingen per jaar kan verwerken."

Thans, na 8 jaar, moet worden geconstateerd dat aan een aantal van de in het SBL genoemde factoren (voorwaarden) niet of nauwelijks wordt voldaan, t.w.:

- De laatste vijf jaar zijn geen significante technologische verbeteringen tot realisering gekomen.
- Het voor de tweede helft van de jaren tachtig voorziene vortex advisory system inzake de mogelijkheid van het voorspellen van de aanwezigheid van gevaarlijke tipwervels, is in zijn ontwikkeling duidelijk achterop geraakt.
- Een computer assisted approach sequencing (CAAS) systeem, gericht op het verminderen van de separatie tussen de vliegtuigen vlak voor de landing, eveneens voorzien voor dezelfde periode, valt pas te realiseren in een volgende versie van het verkeersleidingssysteem, SARP III (thans AAA genoemd).

De introductie van het nieuwe LVB-verkeersleidingssysteem, alsmede het tijdstip daarvan, worden afhankelijk gesteld van de toekomstige taakverdeling tussen LVB-Schiphol en Eurocontrol. Volgens het onderzoek van de Amerikaanse MITRE-Corporation, verricht in opdracht van de minister in 1984, zal zo'n wijziging in de taakverdeling een ernstige negatieve invloed kunnen hebben op de efficiency en LVB-capaciteit van de luchthaven

Schiphol en daarmee op haar concurrentiepositie. Daarbij komt, dat de discussie over mogelijke wijzigingen van de taakverdeling nog steeds gaande is, waardoor de beoogde vernieuwing van het systeem verder achterop raakt.

Bij een verdere vertraging kan daarbij de continuïteit van de verkeersleiding op Schiphol in het gedrang komen.

Invoeren van de beoogde technologische vernieuwingen zal bovendien een aanzienlijke aandacht van het LVB-management vergen.

De aandacht, die echter met de bovengenoemde taakverdelingsproblematiek blijft gemoeid, gaat ten koste daarvan.

Uit bovenstaande blijkt, dat het beeld van de toekomstige LVB-capaciteit ongunstiger is dan in het SBL werd geschetst.

2.2 Kwantitatieve ontwikkeling van het verkeersaanbod op Schiphol

De ontwikkeling van het verkeersaanbod in de afgelopen 10 jaar en tot 2000 is geschetst in onderstaande tabel.

Aantal overland vluchten commercieel + general aviation				
jaar	jaaraanbod	zomermaand (gemid. van 3 mnd.)	aantal landingen i/d landings- piekuren (IFR)	aantal bew. (S+L) in piekuren (IFR)
1977	165.000	20.800	26	39
1980	170.000	21.300	28	41
1981	163.900	20.600	29	41
1982	164.900	21.000	31	43
1983	169.700	20.700	31	44
1984	171.300	21.300	33	46
1985	182.600	23.200	34	48
1986	188.800	23.600	35	49
1990	215.000	27.000	38	56
1995	240.000	30.000	45	65
2000	265.000	33.000	50	75

De prognose voor '90, '95 en 2000 is een gemiddelde van de NVLS-, KLM- en SBL/RLD prognose rekening houdende met het beleid zoals geschetst in par. 2.1.3. Zowel de KLM als de NVLS zullen de komende jaren in de slag zijn voor deze "hub and spoke" markt (transito-functie).

Hieruit zal, naast een relatief sterke groei in de piekuren (zie figuur 1), eveneens een grotere variëteit aan vliegtuigen resulteren.

CONCLUSIE

De piekbelasting van het aanbod zal de komende 8 á 12 jaren ca. 40 à 50% toenemen. Zowel de capaciteit van de verkeersleiding als de capaciteit van de banen, rijbanen en opstelplaatsen dient daarmee rekening te houden.

2.3 Samenvatting eisen van de gebruikers

Indien de KLM en andere maatschappijen op Schiphol haar positie in het internationale luchtverkeer willen handhaven, dienen zij te zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig klantgericht product.

Dit vereist in eerste instantie een dienstregeling met vluchten op aantrekkelijke tijden en korte overstaptijden tussen de aan- en doorvoer-vluchten.

Daarbij zijn een luchthaven en een luchtverkeersleidingssysteem vereist met voldoende baancapaciteit, opstel- en afhandelingscapaciteit, zodat het voor de passagier aantrekkelijk blijft om via Schiphol te reizen. De verkeersleiding met voldoende verkeersleiders en met moderne apparatuur (compatibel met de ontwikkelingen van de vliegtuigen) dient gericht te zijn op het afhandelen van de "piek-flow". Flow control, airportscheduling en andere "aanbod-regulerende" maatregelen dienen tot het uiterste voorkomen te worden.

Ook zullen in het kader van de punctualiteit in toenemende mate "low visibility operaties" mogelijk moeten worden tot nog lagere limieten dan thans het geval is.

De maatschappijen zijn bereid criteria te heroverwegen, waarbij beperkte brandstofverhogende maatregelen kunnen worden geaccepteerd indien zulks de capaciteit en de punctualiteit ten goede komt.

M.b.t. de ontwikkeling van de vliegtuigen worden geen revolutionaire wijzigingen verwacht, doch wel zal met de volgende karakteristieken rekening moeten worden gehouden:

- i. toeneming van het aantal vliegtuigen dat kan opereren onder zeer lage zichtwaarden teneinde de regelmaat van de dienstregeling te waarborgen; toeneming van CAT III operaties, d.w.z. noodzaak tot betere begeleidingssystemen.
- ii. nieuwe generatie vliegtuigen met flightmanagement systemen, MLS, datalink en wellicht satelliet communicatie en -navigatie.
- iii. zwaardere vliegtuigen (747-400) die een groter startgewicht hebben en een grotere baanlengte vereisen. Daarnaast is er een toenemende behoefte aan directe verre bestemmingen, m.a.w. toeneming van starts met maximaal gewicht en dus eveneens een behoefte aan lange(re) banen.

CONCLUSIE

Deze eisen van de gebruikers m.b.t. de punctualiteit en de eisen a.g.v. de nieuwe operationele karakteristieken van de vliegtuigen leiden tot een aantal vereiste infrastructurele aanpassingen, zowel op de luchthaven als bij de verkeersleiding.

2.4 De ontwikkelingen op het luchtvaartterrein

De luchthaven Schiphol verkeert in een voortdurende ontwikkelingsfase voor wat betreft de infrastructurele voorzieningen. Deze ontwikkeling vloeit voort uit het beleid aan de capaciteitseisen te willen voldoen. Echter, juist deze voortdurende verbouwingen/aanpassingen op en rondom het luchthaventerrein veroorzaken veelal (tijdelijk) capaciteitsbeperkingen t.a.v. de operationele afhandeling van het verkeer. Hiermede ziet de luchthaven zich voor een gigantisch probleem gesteld.

Kort samengevat worden de komende jaren de volgende werkzaamheden voorzien:

- aanleg opstelplaatsen
- aanleg stopbars met centrale besturing
- aanleg tunnel onder rijbaan viaduct richting vracht Zuid
- rijbaanrenovatie
- bouw hangars
- installatie ILS/MLS
- vervanging hulpmiddelen van de verkeersleiding en de meteo
- aanleg en vervanging kabeltracé's.

Voorts de mogelijke:

- ingrijpende aanpassing van de rijbaanstructuur
- verlenging baan(en)
- versterking kunstwerken met name onder baan 27
- uitbreiding stationsgebouw
- verdubbeling rijksweg 4 indien via luchthaven.

Mogelijk naar aanleiding van dit advies:

- aanleg turn off's baan 24 en 01L
- aanleg naderingsvoorzieningen baan 01L, 09 en 24
- rijbanen naar kop 06 en 19R
- afdraaipunten op baan 24 en 01L
- verlenging baan 04/22.

CONCLUSIE

Door de vele bouwactiviteiten op het luchtvaartterrein kan er de komende jaren veel operationele hinder optreden bij de afhandeling van de vliegtuigen. Een zorgvuldige planning en afstemming bij de uitvoering van de bouwactiviteiten is een vereiste.

3. MAATREGELEN EN VOORWAARDEN TER VERGROTING VAN DE LUCHTVERKEERSCAPACITEIT

3.1 Mogelijke maatregelen

Mogelijkheden om de luchtverkeerscapaciteit van een luchthaven te vergroten zijn globaal onder te brengen in vier categorieën, t.w.:

- Verbetering luchthavenfaciliteiten dan wel vollediger gebruik van bestaande mogelijkheden (m.n. gerelateerd aan start-, landings- en rijbanen, exits, opstelplaatsen e.d.).
- Verdere ontwikkeling van het verkeersleidingssysteem met als doel het systeem gelijke tred te laten houden met de operationele behoeften, o.a. als gevolg van de groei van het aanbod.
- Gebruik maken van de verbeterde operationele karakteristieken van vliegtuigen; bijv. lagere landingslimieten, hogere toelaatbare dwarswind component.
- Zonodig ingrijpen in het aanbod en m.n. regulering van aanbod in de piekperioden.

De factoren welke met deze aspecten samenhangen en de komende jaren zullen wijzigen of ten aanzien waarvan specifieke maatregelen nodig zijn worden in het navolgende uitgewerkt.

3.1.1 Uitbreiding baan capaciteit in de piekuren

Teneinde de capaciteit van de luchthaven in overeenstemming te brengen met het verwachte verkeersaanbod, dient het systeem te worden ingericht om in de piekuren 70 à 75 vliegtuigbewegingen te kunnen verwerken, waarvan 45 à 50 startbewegingen tijdens uitgaande pieken resp. 45 à 50 landingen tijdens aankomstpieken (zie ook § 2.2).

Het op dit niveau brengen van de uurcapaciteit vereist in de eerste instantie:

- a) Het tijdens aankomstpieken op grotere schaal gebruik te maken van een tweede landingsbaan.
- b) Het tijdens vertrekpieken gebruik te maken van een tweede startbaan.

In de bijlagen 5 en 6 is voor diverse baancombinaties aangegeven welke banen als tweede landings- resp. startbaan kunnen worden gebruikt. De daarin aangegeven baangebruiksvolgorde impliceert een verschuiving van een geluidspreferentieel naar een capaciteitspreferentieel baangebruik. Dit veroorzaakt geringe verschuivingen in de gebruikpercentages van de individuele banen waardoor tevens (geringe) verschuivingen in de geluidsbelasting kunnen optreden.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op mogelijke geluidsconsequenties.

Uit de bijlagen 5 en 6 blijkt dat, uitgaande van 100% baanbeschikbaarheid, in nagenoeg alle omstandigheden een tweede start- of resp. landingsbaan voorhanden is, mits alle thans voorhanden zijnde banen voor gebruik beschikbaar blijven.

Uit de ontwikkeling van baangebruikspercentages via verschuivingen zoals is uitgevoerd t.b.v. de geluidsexercitie in hoofdstuk 4, blijkt een bevestiging van een typische eigenschap van het Schiphol banensysteem t.w. de onevenwichtigheid. Dit uit zich m.n. door een variërende capaciteit met windrichting. De onevenwichtigheid zal zich in de praktijk sterker doen gevoelen indien de capaciteitsverhogende maatregelen niet als een totaalpakket in de beleidsuitvoering worden verwerkt. Het wegnemen van de individuele elementen zal een hinderlijk effect hebben op de beschikbare capaciteit op bepaalde momenten en op gespannen voet staan met de voorgestane intensivering van het transito-vervoer.

De huidige lay-out van entries, exits en rijbanen is onvoldoende om een aantal banen in de gewenste richting te kunnen gebruiken. Met name taxi voorzieningen langs de gehele 06/24 en 01L/19R worden essentieel geacht. Een verlenging van baan 04/22 lijkt eveneens een bijdrage te kunnen leveren aan het beschikbaar hebben van een additionele start- en landingsbaan.

In een latere fase dient nagegaan te worden welke additionele naderings-hulpmiddelen en -procedures gewenst zijn (ILS 01L, VOR/DME procedure op 09, lead-in-lights etc.).

Teneinde congesties op de rijbanen en platforms te beperken dient het aantal opstelplaatsen te worden vergroot. Bovendien wordt het noodzakelijk geacht voorzieningen te treffen, teneinde onnodig blokkeren bij de take-off posities te voorkomen. Teneinde blokkeren van platforms en rijbanen als gevolg van push-back te minimaliseren zal het gebruik van de zgn. silent push-back procedure in bepaalde gevallen moeten worden beperkt.

.2 Het verkeersleidingssysteem

Het gebruik van meerdere start- en landingsbanen tegelijk vereist zowel voor de luchthaven als de verkeersleiding aanvullende procedures en werkwijzen teneinde de sterk gecompliceerde verkeerssituatie zowel in de lucht als op de grond beheersbaar te houden. Dit houdt o.a. in dat bij gebruik van meer dan één startbaan het gebruik van een baan gebonden zal worden aan de uitvliegrichting. Evenzeer zal bij gebruik van twee landingsbanen de aanvliegerichting bepalend worden voor de verdeling van verkeer over deze banen. Deze werkwijze heeft als bijkomend voordeel een verkorting van het gemiddelde af te leggen vliegpada.

Tevens zal voor de hoofdrijbanen stringent éénrichtingsverkeer ingesteld dienen te worden.

Voor de verkeersleiding houdt e.e.a. ook in een noodzaak tot verdere structurering van de werkwijze, omdat de werkwijze in en buiten de piekuren kan gaan verschillen, met daarbij consequenties voor de bezetting van werkposities.

De mate waarin beschikbare baancapaciteit zoals genoemd in 3.1.1 ook daadwerkelijk kan worden ontwikkeld, wordt overwegend bepaald door het meest betrokken verkeersleidingssysteem.

Twee technisch/operationele elementen zijn daarbij essentieel:

- a) De (computer) capaciteit van het ATC-systeem.
- b) Het functioneel kunnen ondersteunen van verkeersleidingspersoneel bijv. ten behoeve van het mogelijk maken van minimale separaties en het accommoderen van noodzakelijke planningmechanismen.

Vanuit beide gezichtspunten is het essentieel dat het SARP verkeersleidingssysteem wordt vervangen. Er bestaat vanuit het oogpunt van adequate dienstverlening dan ook zeer grote zorg over het uitblijven van besluitvorming t.a.v. deze vervanging en de daarbij behorende financiële middelen (zie ook 2.1.4).

Momenteel zijn alleen tot 1990 voldoende garanties voor de LVB-capaciteit te geven. Het gevaar bestaat echter, dat deze de komende 5 á 10 jaar ernstig in ontwikkeling achterblijft. Om op langere termijn een positieve ontwikkeling van de LVB-capaciteit te waarborgen, is daarom nu reeds een slagvaardig beleid, gericht op tijdig te nemen beslissingen, dringend nodig.

3 Vliegtuigkarakteristieken

De toelaatbare dwarswind component, bepaalt in belangrijke mate de te kiezen baancombinatie waarbij ook de stroefheid van de baan aan de orde komt. Als deze toelaatbare dwarswind component kan worden verhoogd, zal dit een positieve bijdrage leveren aan het actueel kunnen gebruiken van die baancombinatie welke de grootste capaciteit oplevert. Nader overleg hierover is nodig.

De onderlinge separaties tussen vliegtuigen in de eindnadering en in de start worden negatief beïnvloed door het zgn. wake turbulence verschijnsel. Ondanks uitgebreid onderzoek zijn geen praktische middelen gevonden om het verschijnsel als zodanig dan wel de gevolgen daarvan voor onderlinge separaties te beïnvloeden.

In theorie is het denkbaar de gemiddelde separatie voor een gegeven samenstelling van verkeer te verkleinen door een vorm van weight class sequencing waarbij aankomend en vertrekkend verkeer wordt gehergroepeerd. Ten aanzien van de operationele en commerciële toepasbaarheid en acceptatie kunnen evenwel om diverse redenen geen hooggespannen verwachtingen bestaan.

Een toename van (feeder, taxi) verkeer met vliegtuigtypen in de zgn. 'light' categorie, zal i.v.m. de wake turbulence separatie minima de noodzaak tot gebruik van meer dan één start- en landingsbaan doen toeneemen.

De toename van gewicht en afmetingen van vliegtuigen zal additionele eisen kunnen stellen aan baanlengtes, opstelplaatsen en andere voorzieningen. Dit is zowel het gevolg van de introductie van nieuwe vliegtuigtypen (bijv. 747-400) als de groei van het aantal verre en directe bestemmingen.

Naast bovenvermelde wijzigingen van de vliegtuigkarakteristieken en/of de populatie worden de komende 10 jaar eveneens aanzienlijke wijzigingen bij de on-board avionica (MLS, Mode S, FMS, etc.) verwacht. Doch vooralsnog zullen deze niet een directe invloed hebben op de luchtverkeerscapaciteit van de luchthaven.

4 Regulering van het aanbod

Regulering van het aanbod is een methode om zonder wezenlijke verandering van de capaciteit in een korte periode (bijv. half uur), de jaarcapaciteit te verhogen.

Gezien evenwel het reeds eerder genoemde beleid tot het bevorderen van de transito functie van Schiphol, met relatief veel "hub en spoke" verkeer, dient m.n. de capaciteit in de piekperioden in overeenstemming te zijn met het aanbod.

Scheduling zoals dat op andere luchthavens wordt uitgevoerd, zou strijdig zijn met deze doelstelling en is vooralsnog derhalve niet toepasbaar op Schiphol.

Wel zijn een aantal specifieke maatregelen m.b.t. het verkeersaanbod aan te bevelen teneinde maximale capaciteit voor commercieel verkeer beschikbaar te houden. Daarbij wordt o.a. gedacht aan:

1. Specifieke maatregelen ter ontmoediging van niet commercieel niet-Schiphol gebonden verkeer, met name t.a.v. verkeer dat niet kan voldoen aan een naderingssnelheid van 120 kts of hoger.
2. Lesverkeer en rondvluchten in bepaalde perioden verbieden.
3. VFR vluchten in bepaalde uren en bij bepaalde baancombinaties niet toelaten en wellicht op termijn volledig te verbieden.

De prognoses t.a.v. toekomstig verkeersaanbod geven evenwel duidelijk aan dat, indien het beleid ter vergroting van de luchtverkeerscapaciteit geen gestalte krijgt, regulering (scheduling) van het aanbod onontkoombaar is.

3.1.5 Slecht zicht operaties

De capaciteit van Schiphol zal, zoals voor alle luchthavens, afnemen bij afnemende zichtwaarden. Bij een zicht minder dan 3 km neemt de afhankelijkheid van de banen toe hetgeen leidt tot grotere separaties en dus verlaging van de capaciteit. Bij een lagere zichtwaarde dan 600 meter worden speciale maatregelen van kracht.

Het in overleg met alle partijen tot stand gekomen beleid t.a.v. beperkt zicht operatie op Schiphol vormt een goede basis voor de afhandeling van verkeer onder die omstandigheden. In het licht van verdere ervaring, operationele behoeften en technische ontwikkelingen zal de reeds uitgezette lijn verder kunnen worden ontwikkeld.

Met betrekking tot landingshulpmiddelen past een CAT III ILS op baan 06 in het streven onder alle omstandigheden CAT III-operaties mogelijk te maken. Een en ander houdt tevens in dat een aantal met CAT III gerelateerde voorzieningen moeten worden gebruikt (bijv. stopbars).

Verbeteringen in landingslimieten dragen bij aan de benutting van beschikbare capaciteit tijdens slecht zicht omstandigheden. Het treffen van maatregelen dienaangaande aan boord van vliegtuigen betreft vooral een economische afweging door luchtvaartmaatschappijen voor hun specifieke situatie.

Tot nu hebben 12 maatschappijen hun intentie aangegeven in de periode van 1987 tot 1992 te gaan opereren beneden 150m RVR zodra dat mogelijk is. Zij vertegenwoordigen gemiddeld 65 vluchten per dag.

3.2 Randvoorwaarden

Naast de onder 3.1 genoemde factoren welke de luchtverkeerscapaciteit overwegend bepalen, bestaat er een aantal randvoorwaarden dat als totaalpakket van essentieel belang wordt geacht om de in principe beschikbare afhandelingscapaciteit ook daadwerkelijk te realiseren. Een en ander wordt in het navolgende toegelicht.

3.2.1 Beschikbaarheid van start-, landings- en rijbanen

Een van de problemen waar NVLS en LVB mee kampt is het garanderen van een optimale baanbeschikbaarheid.

Thans zijn er regelmatig verstoringen in de capaciteit a.g.v. het niet (volledig) beschikbaar zijn van banen en/of rijbanen i.v.m. onderhoud aan banen en/of ILS'en, vogel-aanwezigheid, bouwactiviteiten, etc.

Bij ongewijzigd beleid zullen de gevolgen van dergelijke verstoringen in de toekomst in toenemende mate leiden tot vertragingen en verlaging van de punctualiteit bij de afhandeling.

Met het doel de noodzakelijke baanbeschikbaarheidsstelling te realiseren zijn organisatorische maatregelen nodig teneinde vanuit een voldoende operationele invalshoek de planning en uitvoering van activiteiten op het veld in te richten.

Een en ander richt zich op de volgende activiteiten:

a) Baanonderhoud/nieuwe voorzieningen

Noodzakelijk onderhoud komt onder steeds sterkere druk de operationele hinder te verminderen door waar dit praktisch mogelijk is werkzaamheden buiten de piekuren te laten plaatsvinden of anderszins anders in te richten.

Invloed van onderhoud op baanbeschikbaarheid dient bij de planning meer betrokken te worden.

De zeer grote omvang van de toekomstige activiteiten maken optimale planning en afstemming evenwel essentieel. De korte termijn planning dient vooral gericht te zijn op betere afstemming van de uitvoering van activiteiten op het aanbod. Bij het plannen van lange termijn activiteiten dient het zwaartepunt te liggen op het structureel beperken van operationele hinder en dus maximalisering van beschikbare capaciteit.

b) Calibratie landingshulpmiddelen

De operationele hinder veroorzaakt door geregelde grond- en luchtmetingen en ander onderhoud aan landingshulpmiddelen is aanzienlijk en zal moeten worden verminderd. Verschuiving naar avond- en nachtelijke uren lijkt onontkoombaar terwijl een kritische herbezinning op meetprocedures zeer wenselijk wordt geacht. Een en ander is overwegend een intern LVB probleem met raakvlakken aan de NVLS-LVB coördinatie. Er zijn reeds stappen gezet naar een dergelijke werkwijze.

c) Vogelprobleem:

Extra (m.n. personele) inspanningen zijn nodig teneinde meerdere banen tegelijkertijd vrij van vogels te kunnen verklaren. Het NVLS voornemen de agrarische activiteiten op het luchthaventerrein te beëindigen lijkt een belangrijke bijdrage te kunnen leveren.

3.2.2 Motivatie personeel

Naast de elementen welke onder para 3.1.2 zijn genoemd wordt het van essentieel belang geacht dat het systeem vanuit een personeels oogpunt ten volle kan en moet worden benut. Zonder de noodzaak tot motivatie bij andere betrokkenen te kort te doen, verdient deze bij verkeersleidingspersoneel bijzondere aandacht. Voortdurende onzekerheid t.a.v. systeemvervanging, verdere overdracht van taken aan Eurocontrol, de LVB verzelfstandiging e.d., scheppen een klimaat waarin de noodzakelijke extra inzet en inspanning niet meer als vanzelfsprekend mag worden verwacht. Alles dient er aan gedaan te worden om duidelijkheid en rust t.a.v. het LVB bedrijf te scheppen teneinde een maximale luchtverkeerscapaciteit te realiseren.

3.2.3 Bebouwingsproblematiek (zichtlijnen)

Tenslotte is een eerste vereiste voor het veilig en efficiënt kunnen afhandelen dat het luchtverkeer op Schiphol vanuit de toren kan worden waargenomen en dat gebouwen de elektronische hulpmiddelen niet afschermen.

De maximale exploitatie van het luchthaventerrein en m.n. de daarmee gepaard gaande bebouwingsplannen staan in dit licht gezien op gespannen voet met de door de verkeerstoename steeds kritischer wordende verkeersleidingsdienstverlening vanuit de Toren.

Teneinde het totale pakket van capaciteitsmaatregelen in evenwicht te houden zal naar een aanvaardbare oplossing gezocht moeten worden waarbij voldoende recht dient te worden gedaan aan operationele factoren. In dat kader mag een discussie over een eventuele relocatie van de Toren niet uit de weg worden gegaan.

4. GELUIDSCONSEQUENTIES AANGEPAST BAANGEBRUIK

4.1 Algemeen

Teneinde inzicht te verkrijgen in de mogelijke geluidshinderconsequente is bij het in de bijlagen 5 en 6 aangegeven aangepast baangebruik, zijn nieuwe baangebruikpercentages bepaald. Indien deze worden afgezet tegen de in het structuurschema burgerluchtvaartterreinen gehanteerde uitgangspunten (effectieve bewegingen) kan, zonder een hernieuwde geluidsberekening, inzicht in de gevolgen worden verkregen.

De uitwerking is t.b.v. deze vergelijking voor landingen en starts separaat uitgevoerd.

Omdat een capaciteitspreferent baangebruik wordt voorgesteld zijn ter verkrijging van meer inzicht in mogelijke gevolgen twee benaderingen uitgewerkt:

- a) gebruik van het huidige geluidspreferentbaangebruik met daarop aangebracht verschuivingen als gevolg van tweede landings- of startbaan.
- b) gebruik van een capaciteitspreferentbaangebruik; daarbij zijn twee separate effecten te verdisconteren t.w. enerzijds de verschuivingen als gevolg van een andere baancombinatievolgorde en anderzijds de verschuiving binnen dit systeem als gevolg van het beschikbaar hebben van een tweede landings- of startbaan.

De gevolgde methodiek en resultaten worden in het navolgende besproken.

4.2 Methodiek t.b.v. landingen

Uitgaande van het huidige geluidspreferentieel baangebruikssysteem is bepaald welk aandeel van het verkeer in principe aan de (enige) hoofdlandingsbaan kan worden toegewezen. In die gevallen waarbij meerdere combinaties bestaan met dezelfde hoofdlandingsbaan (bijv. 06/01L en 06/09) is op basis van historische gegevens een verdere onderverdeling aangebracht. Omdat er van wordt uitgegaan dat in principe slechts in de piekuren een tweede landings- of startbaan wordt gebruikt dient de piekfactor in rekening te worden gebracht. Voor landend verkeer is deze op 1/3 gesteld. Dit houdt in dat 1/3 van het totale aanbod in aanmerking komt om over meer dan een baan verdeeld te worden.

Per baancombinatie is bepaald welk percentage van het naderend verkeer van de hoofdbaan naar de (in bijlage 5 aangegeven) tweede landingsbaan zal worden verplaatst. Dit is gebaseerd op een operationele beschouwing van de situatie waarbij o.a. de mogelijke interferentie met startend verkeer een belangrijke rol speelt.

Indien meerdere tweede banen beschikbaar zijn is mede op basis van de windroos geschat welke het onderling relatieve gebruik zal kunnen zijn. Vermenigvuldiging van de relevante factoren en sommatie van bijdragen (ook negatieve) door diverse baancombinaties op gebruik van individuele banen, levert een eindsituatie voor het aangepast gebruik van het geluidspreferentieel systeem.

Ten behoeve van het baangebruik bij een capaciteitspreferent-systeem zijn op basis van een operationele beschouwing de verschuivingen t.a.v. het geluidspreferent-systeem bepaald. Voor landingen zijn deze mogelijke verschuivingen samengevat in tabel 1. Voor deze nieuwe uitgangssituatie kan dan dezelfde methodiek als bovenvermeld worden gevolgd ter bepaling van verschuivingseffecten bij gebruik van een tweede landingsbaan.

4.3 Methodiek t.b.v. starts

Ten behoeve van het schatten van wijzigingen in baangebruikspercentages bij startend verkeer volgens de in bijlage 6 uitgezette lijnen, is dezelfde methodiek gehanteerd als in 4.2 voor landingen is beschreven, met de volgende aanpassingen:

- a) de piekfactor voor starts is gesteld op 40%.
- b) de mogelijke systematische verschuivingen in baangebruik als gevolg van het toepassen van een capaciteitspreferentieel systeem zijn zoals aangegeven in tabel 2.

4.4 Resultaten

De resultaten van de berekeningen zijn samengevat in de tabellen 3, 4 en 5.

Teneinde wijzigingen in baangebruik te kunnen wegen, is tevens de effectieve belasting per baan opgegeven welke gebruikt is bij de SBL berekening t.b.v. de bepaling van reservering voor de zonering. Tabel 3 geeft de resultaten weer voor landingen, tabel 4 die voor starts. In deze tabellen vatten twee kolommen de effecten samen van enerzijds verschuivingen als gevolg van de tweede landings- of startbaan bij gebruik van het huidige geluidspreferentieel systeem en anderzijds die welke optreden bij een capaciteitspreferentieel systeem, waarin begrepen effecten als gevolg van het gebruik van een tweede landings- of startbaan. Teneinde een meer volledig beeld te verkrijgen van de totaal effecten geeft tabel 5 de toe- of afnamen weer van starts en landingsbewegingen geprojecteerd op een aantal geluidsgevoelige gebieden rond Schiphol. Dit overzicht heeft alleen betrekking op capaciteitspreferentieel baangebruik en is samengesteld met gegevens uit de tabellen 3 en 4.

Een relatief gunstige ontwikkeling is te constateren voor Zwanenburg en Nw.Vennep/Abbenes. Voor Amsterdam Buitenveldert zal geen significante verandering optreden. Slechts de toename voor Aalsmeer en Hoofddorp zijn significant. Met betrekking tot Aalsmeer geldt evenwel dat bij de SBL zoneringsberekening grote marges ingevoerd zijn voor dit gebied i.v.m. een mogelijke verschuiving van startend verkeer van 24 naar 19L. De in tabel 5 gesuggereerde toename valt dan ook ruimschoots binnen deze marge en als zodanig zal de reservering voor de zonering niet worden overschreden.

De toename in bewegingen richting Hoofddorp wordt m.n. veroorzaakt door een toename van de starts van baan 27. De toename is relatief groot doch absoluut gezien nog steeds gering. Verwacht wordt dat deze toename t.o.v. het reeds door andere bronnen veroorzaakt geluid (o.a. lesverkeer, starts van 09) nauwelijks waarneembaar is m.n. indien de vertrekroute gunstig wordt gekozen.

Tevens blijkt uit tabel 3 dat verkeer in de naderingsgebied van baan 32, 04 en 011, zeker in absolute zin, zeer gering blijft en insignificant is t.o.v. de nu reeds in de praktijk optredende geluidsbelasting.

Geconcludeerd mag worden dat zelfs indien de baangebruikspersentages in de praktijk nog iets anders uitvallen dan in bovenstaande beschouwing is aangenomen, de verschuivingen in geluidsbelasting in het algemeen niet ongunstig zijn en de introductie van een capaciteitspreferent-baangebruik niet in de weg staan.

5. CONCLUSIES/AANBEVELINGEN

- 5.1 Significante vergroting van de piekuur-capaciteit is op Schiphol op korte termijn te realiseren door een verdere ontwikkeling van het ARY-principe; d.w.z. in landingspieken dienen er, naast één startbaan, twee landingsbanen beschikbaar te zijn en in startpieken, naast één landingsbaan, twee startbanen. Hiermede kan de punctualiteit van de afhandeling van het luchtverkeer in de komende jaren op Schiphol in de piekuren op een hoog niveau blijven.

In dit rapport zijn de operationele baancombinaties daarvoor aangegeven. Het huidige banenstelsel dient daarvoor in tact te blijven. Aangetoond is dat in het algemeen geen significante invloed op de geluidshindercontouren zal optreden. De optimale invoering van bovenstaande vereist een aantal aanpassingen aan het rijbanenstelsel, procedures en voorschriften inzake het gebruik daarvan alsmede een aantal wijzigingen bij de verkeersleiding inzake werkwijzen en procedures. De stuurgroep dringt aan op een snelle positieve besluitvorming, zodat een integrale aanpak t.b.v. invoering kan plaatsvinden. Zij hecht eraan te benadrukken dat de voorgestelde maatregelen als een totaalpakket dienen te worden gezien ter voorkoming van ernstige onevenwichtigheid van de afhandelingscapaciteit.

- 5.2 Een belangrijke oorzaak van verstoringen bij de afhandeling, als gevolg van onvoldoende capaciteit, wordt veroorzaakt door wisselende beschikbaarheid van de start-, landings- en rijbanen. Zowel korte termijn als lange termijn activiteiten (onderhoud, bebouwing, metingen, etc.) beïnvloeden en bedreigen voortdurend de actuele of geplande afhandelingscapaciteit. In het verleden heeft dit tot vele problemen geleid. De stuurgroep wijst met nadruk op de noodzaak tot een betere beheersing/planning van deze activiteiten vooral in relatie tot de vereiste capaciteit van het banenstelsel. Bij de planning en uitvoering dient de operationele beschikbaarheid voorop te staan. Het management dient daarop te worden ingericht. Dientengevolge zal een aantal organisatorische maatregelen moeten worden getroffen.

- 5.3 De motivatie van het personeel heeft een grote invloed op de capaciteit van het operationele luchtverkeersgebeuren. Met name het verkeersleidingspersoneel zal inhoud moeten geven aan de operationele mogelijkheden van het luchtverkeerssysteem. Procedures dienen daarbij, met inachtneming van de veiligheidsnormen, veelal onder grote druk soepel te worden toegepast. Zeker een intensivering van de beschikbare baancapaciteit (3 banen tegelijkertijd in de pieken) zoals geschetst in § 3.1.1., zal zeer hoge eisen stellen aan de verkeersleidingsorganisatie en een goede afstemming vereisen tussen gebruikers en verkeersleider, waardoor onder hoge werkdruk tot een maximale luchtverkeerscapaciteit kan worden gekomen. Zonder een goede motivatie verliezen voornoemde voorwaarden hun waarde en zal de noodzakelijke capaciteit niet kunnen worden gerealiseerd.

- 5.4 In aanvulling op de hierboven genoemde elementen baart de ontwikkeling van het verkeersleidingssysteem zelf grote zorgen. De vereiste technische vervanging en de technologische vernieuwing is reeds 4 jaar uitgesteld. De technische instandhouding en de nodige capaciteitstechnische uitbreidingen zijn slechts nog enkele jaren verzekerd. Thans hebben zich reeds capaciteitsproblemen aangekondigd. Nog steeds is er geen definitief besluit inzake vervanging van SARP. De stuurgroep komt tot de conclusie dat, indien niet op korte termijn een beslissing wordt genomen, ernstige vertragingen in de jaren 90/94 onontkoombaar lijken te zijn. Snelle besluitvorming is gewenst en ruime assistentie bij de ontwikkeling van het nieuwe systeem is onontbeerlijk om de opgelopen achterstand in te halen.
- 5.5 Naast bovengenoemde hoofdconclusies is in het rapport een aantal aanbevelingen m.b.t. deelgebieden gedaan. Dit kan op het niveau van de opstellers van dit rapport worden geëffectueerd.