

Conclusie

De jaarcapaciteit voor het huidige banenstelsel neemt met circa 10% toe indien er een derde topperiode ontstaat.

D.w.z. $N = 420.000 \times 1,1 = 462.000$ bew

Indien de afvlakking van de topperiode conform Variant B (par. 6.1.) samen wordt toegepast met een derde landingspiek ontstaat een capaciteitswinst van ca. 35 %.

6.3. Vergelijking met de op Heathrow gehanteerde normen

Op de Londense luchthaven Heathrow wordt het verkeer afgehandeld op 2 banen en wel 1 voor landend verkeer en 1 voor startend verkeer. Als zodanig is dit vergelijkbaar met de Schiphol situatie zonder SOCS maatregelen.

De topperiode op Londen Heathrow zijn 5 uur lang en hebben een interim periode van ca. 2 uur.

De landingscapaciteit is nu ca. 35 L/u en kan oplopen tot 37 L/u in het jaar 2000 gedurende de hele topperiode bij een gemiddelde vertraging van 5 min.

Deze capaciteit wordt bereikt d.m.v. een sterke regulering van het aanbod.

Bij een vergelijking van de capaciteits situatie tussen Londen Heathrow en Schiphol dienen een aantal van deze gegevens vertaald te worden naar de Schiphol situatie. Daardoor ontstaan bv. de volgende aannamen: D.m.v. regulering ontstaan er twee topperioden van 3 uur met een voldoende grote interim periode ertussen.

Het aanbod over deze topperioden wordt bepaald uit fig. 2, de CBS kwartierverdeling, door de 3 uren topperiode rondom de piekuren te nemen. Hieruit volgt dat 42% van het dag aanbod in de topperiode zich aanbied ($P_t = 0.42$).

Bij een landingscapaciteit van 37 landingen/uur in 2000 volgt dan de dagcapaciteit:

$$Capdag = \frac{6 \times 37}{0,42} = 528,57 \text{ landingen}$$

Bij een seizoen invloed gelijk aan de CBS prognose ($P_m = 0,088$) volgt voor de jaar capaciteit voor een enkele baan volgens par. 2.5.:

$$N_L = 0,5 \times \frac{61,2 \text{ Capdag}}{P_m} = 0,5 \times \frac{61,2}{0,088} \times 528,57 = 183600 \text{ landingen}$$

Bij gebruik van een 2° hoofdbaan voor gecombineerd gebruikt (Mix/mode) voor starts zowel als landingen in ca. 80% van het jaar a.g.v. zichtcondities volgt een toevoeging van 40% landingen zodat de landingsjaarcapaciteit:

$$N_L = 1,4 \times 183600 = 257.000 \text{ landingen}$$

De jaarcapaciteit is dan $N = 514.000$ bewegingen

Bij een sterke regulatie van het aanbod gelijk aan de toestand op London Heathrow d.w.z. 2 topperioden van 5 uur ontstaat op dezelfde wijze het volgende beeld.

P_t volgt uit de twee drukste perioden van 5 uur ¹⁾ uit figuur 2 (de CBS kwartieverdeling) en bedraagt: 0,67.

De dagcapaciteit bedraagt dan:

$$Cap.dag = \frac{10 \times 37}{0,67} = 554,69 \text{ landingen}$$

De hieruit volgende jaarcapaciteit is dan conform bovenstaande berekening:

$$N = 1,4 \times \frac{61,2}{P_m} Cap.dag = 540.000 \text{ bewegingen}$$

Conclusie: Onder de afgezwakte "Heathrow condities" zou de capaciteit van Schiphol tenminste 22 % groter zijn, terwijl bij gelijke toepassing de capaciteit van Schiphol circa 30% hoger is.

- 1) 6.30 - 11.30
14.30 - 19.30

6.4. De invloed op de capaciteit van het accommoderen van general aviation verkeer tijdens de topperiode

Uit de prognose, welke in het kader van de WG-CBS is vastgesteld, volgt dat het aandeel kleine vliegtuigen (cat. Light d.w.z. < 7000 kg) in het jaar 2000 is vervallen.

Op dit moment bevatten de topperioden, een klein aandeel general aviation verkeer dat in deze categorie valt, maar welke niet mee beschouwd zijn in de economische activiteiten van de prognose. Bij het huidige gebruik van het banenstelsel levert dit kleine aandeel geen capaciteitsbeperking op. Indien echter het banenstelsel zijn maximale capaciteitsgrens gaat naderen gaat dit verkeer wel een beperking d.w.z. het eerder bereiken van die grens veroorzaken.

Daarom is bij een beschouwing van de maximale capaciteit dit verkeer buiten beschouwing gelaten mede met het argument dat dit verkeer eenvoudig en zonder economische gevolgen uit de topperioden is te weren.

Teneinde inzicht te krijgen in de consequenties van een overheidsbeleid dat er op gericht is deze categorie vluchten binnen de topperioden te handhaven is een variant aan deze studie toegevoegd welke een aandeel van deze categorie "Light" bevat. Allereerst dient de kwantiteit van dit aandeel vastgesteld te worden. Dit geschiedt door een gesimplificeerde beschouwing. Hiertoe is uitgegaan van de "Prognose General Aviation Schiphol t.b.v. LVB capaciteit" door De Wit 6-1-1989. Hieruit volgt dat de general aviation vluchten met een typisch zakelijk motief ca. 13400 bew/jaar vertegenwoordiger (ofwel 73% van het totale GA) d.w.z. ca. 6700 landingen/jaar. Het topperiode aandeel wordt op 33,7% geschat (gelijk aan het overige verkeer). Tevens wordt uitgegaan van 365 dgn per jaar en geen seizoen effect.

Op deze basis zullen dan $\frac{6700}{365} \times 0,337 = 6,19$ landingen per dag in de

twee topperioden plaatsvinden. T.o.v. het totaalaanbod in deze topperiode is dat ca. 4%. Aangezien zeker een deel van dit verkeer gevoelig is voor wering uit de topperioden zal deze vereenvoudigde aanname een bovengrens vormen. De gevolgen van deze aanname zijn ingebracht in het simulatieprogramma van het NLR en leiden tot lagere waarden van de topperiode capaciteit (C_t) en de piekuurcapaciteit (C_{pu}). (Zie Lit. 4).

In onderstaande tabel zijn de verschillen in de topperiodecapaciteit en de piekuurcapaciteit voor een enkele landingsbaan tussen een verkeersaanbod met en zonder GA weergegeven.

Capaciteit voor een enkele landingsbaan voor 2000

	Cpu	Ct	Incl. Lights (GA)	
			Cpu	Ct
Onafhankelijke landingsbaan				
bij goed zicht	42	55	39	51
bij slecht zicht	20	26	20	26
Gekruiste landingsbaan				
bij goed zicht	27	35	27	35
bij slecht zicht	20	26	19	25
Mix/mode landingsbaan				
bij goed zicht	20	26	19	25
bij slecht zicht	15	20	15	20

Daar de verschillen voornamelijk bij de onafhankelijk gebruikte baan onder goed zicht condities geconstateerd worden en deze condities prevalent zijn in het totale gebruik van het banenstelsel kan worden geconcludeerd dat de capaciteitsvermindering a.g.v. het toelaten van General Aviation verkeer in de topperioden maximaal 7% bedraagt bij overigens gelijkgebleven omstandigheden (gedefiniëerd door de WG-CBS). Overigens zal in de praktijk dit getal lager liggen daar juist onder de condities qua zicht waar dit zich afspeelt door de vaardigheid van de verkeersleider altijd oplossingen worden gevonden welke de capaciteit minder beïnvloeden.

Conclusie: Bij handhaven van het huidige beleid treedt een capaciteitsreductie op van circa 7 % op de maximale capaciteit van Schiphol a.g.v. het toelaten van General Aviation verkeer in de topperioden.

7. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

- Dit rapport beschrijft een onderzoek voor de LVB-capaciteit van de luchthaven Schiphol voor de jaren 2000/2010. Uitgegaan is van het baangebruik volgens de Stuurgroep Ontwikkeling Capaciteit Schiphol (SOCS) dat sinds 1988 op experimentele basis in gebruik is voor het huidige banenstelsel. Tevens zijn onderzocht de capaciteitsconsequenties van de aanleg van een vijfde baan zoals dat in het kader van de Werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol (WG-CBS) wordt beschouwd.
- Het onderzoek is ondersteund d.m.v. fast-time simulatie uitgevoerd door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium in opdracht van de Directie Luchtverkeersbeveiliging van de Rijksluchtvaartdienst.
De resultaten zijn beschreven door middel van een gewogen capaciteit, een cumulatieve capaciteit, de jaarcapaciteit en een confrontatie van de capaciteit met het aanbod van Schiphol in het jaar 2000.
- Deze resultaten duiden allen op een royale capaciteitsmarge in het jaar 2000, zowel voor het huidige stelsel als een stelsel uitgebreid met een vijfde baan.
- De Jaarcapaciteit voor het vierbanenstelsel bedraagt 420.000 bewegingen en is door diverse maatregelen op te voeren tot circa 550.000.
(Aanbod in het jaar 2000 is circa 305.000 bewegingen).
- De maximale capaciteit in de topperioden is 110 landingen per 2 uur gedurende circa 65% van de tijd zomers en circa 40% van de tijd 's winters. (Het verwachte aanbod in 2000 is circa 75 landingen/2uur zomers en 70 landingen per 2 uur 's winters).
- De jaarcapaciteit van het vijfbanenstelsel SPL 5 I bedraagt 390.000 bewegingen en is op soortgelijke wijze op te voeren als in het vierbanenstelsel.
- De maximale capaciteit in de topperiode is ook 110 landingen/2 uur, echter gedurende 23% 's zomers resp. 10% 's winters.
Het grootste deel van de tijd bedraagt de topperiode capaciteit 90 landingen/2 uur. Dit is a.g.v. het kruisingsprobleem van de centrale parallelbaan.
- De jaarcapaciteit van het vijfbanenstelsel capaciteit geoptimaliseerd binnen de bestaande milieuhygiënische randvoorwaarden SPL 5 II bedraagt 425.000 bewegingen en is op soortgelijke wijze op te voeren als in het huidige vierbanenstelsel.
- De maximale capaciteit is in de topperiode bij goed zicht omstandigheden gelijk aan die in het huidige vierbanenstelsel terwijl onder matig en slecht zicht omstandigheden de capaciteit gelijk is aan het vijfbanenstelsel variant I (SPL 5 I).

8. LITERATUUROPGAVE

1. Polak, F.R. Metingen van Landingsintervallen en Startintervallen.
NLR VG-78-034L.
2. Polak, F.R. Prognose van de verdeling over het uur, de dag en het jaar van het luchtverkeer op Schiphol in het jaar 2000.
NLR CR-89-223, 1989.
3. Beers, J.N.P. Beschrijving van het simulatiemodel ter bepaling van de landingscapaciteit voor een landingsbaan.
NLR CR-89-240L, 1989.
4. Beers, J.N.P. Capaciteitsberekeningen voor landend verkeer op de luchthaven Schiphol.
NLR CR-89-241L, 1989.
5. KLM, NVLS en RLD-LVB RAPPORT van de STUURGROEP ONTWIKKELING CAPACITEIT SCHIPHOL, 26 mei 1987.

BIJLAGE BIJ LVB/BOZ 89/242

Bepaling van de inter-arrival separation voor Crossed Runway Operaties

Internationale voorschriften geven voor het gebruik van een te kruisen baan geen regels.

(In het internationaal overleg worden dergelijke situaties met klem ontraden, zeker voor nieuwe situaties).

- Het Hoofd van het LVB-station Schiphol stelt de minimale afstand van een volgend aankomend vliegtuig tot de drempel op het moment dat het kruisende vliegtuig de baan heeft vrijgemaakt vast op 3 NM. (De minimale radarseparatie is 3 NM). Dit komt globaal overeen met een vliegtijd van ca. 80 sec.

Uit een Amerikaans rapport van de Flight Safety Foundation Inc. door T.K. Vickers volgt de gemiddelde tijd benodigd om de baan te kruisen van 45 sec.

Een eenvoudige benadering levert dan een separatiecriterium in de tijd op van gemiddeld 135 sec. (zonder marge).

- De bovenstaande bepaling van de gemiddelde separatie tussen twee aankomende vliegtuigen waartussen door twee vliegtuigen de baan dienen te kruisen, wordt ondersteund door een vergelijking met de mixed/mode operatie (zie fig. 9).

Het CAA paper 87008 bevat gegevens hierover.

Bij de mixed/mode operatie wordt de separatie tussen Arrival-Departure-Arrival (A-D-A) beschouwd welke min of meer vergelijkbaar is met de separatie tussen Arrival-Crosser-Arrival (A-C-A).

De A-D-A separatie is opgebouwd uit 3 segmenten.

- a. Baanbezettingstijd (Arrival passeert de baandrempel - Arrival verlaat de baan).
- b. Tijd benodigd voor de departure (Departure geklaard voor Start - Departure airborne).
- c. Separatie tussen het opstijgende vliegtuig en de volgende Arrival (Volgende Arrival geklaard voor landen - Drempel passage van deze Arrival).

Het gedeelte a. komt overeen met de tijd dat een aankomend vliegtuig nodig heeft om de baandrempel te passeren en het punt te bereiken waar de kruisende vliegtuigen de baan oversteken:

baanbezettingstijd is gemiddeld 55 sec.; dit wordt in de kruisingssituatie ca. 10 sec.

Het gedeelte b. komt redelijk overeen met de benodigde tijd voor een kruisend vliegtuig 43,5 sec. tegen 45 sec. (zie CAA paper).

Het gedeelte c. beschrijft het tijdsinterval dat bestaat tussen het moment dat de vertrekkende de baan vrijmaakt (Airborne is) en de volgende aankomst de drempel passeert. Dit is redelijk vergelijkbaar met de situatie bij kruisend verkeer i.p.v. startend verkeer (ca. 88s).

Uit deze vergelijking volgt een separatie tussen Aankomst - Kruiser - Aankomst (A-C-A) = $10 + 45 + 88 = 143$ sec.

- De LVB hanteert in deze capaciteitsstudie voor het (gemiddelde) landingsinterval tussen twee achtereenvolgende aankomsten waartussen door twee vliegtuigen de baan kruisen aan separatiewaarde van ca. 140 sec. op de bovenstaande uitgangspunten.

Tabel 1a. Separatienorm volgens ICAO vanaf 1990.

Separatie in NM		Leider		
		Heavy	Medium	Light
Volger	Heavy	4	3	3
	Medium	5	3	3
	Light	6	5	3

Tabel 1b. In de simulatie toegepaste separatiewaarden in sec. voor het jaar 2000.

MLI = 77,8 sec.		Leider		
Separatie in seconden		Heavy	Medium	Light
Volger	Heavy	104,5	88,8	87,7
	Medium	128,9	87,2	85,5
	Light	178,0	137,9	77,8

Tabel 2. Samenstelling van het IFR-verkeer naar gewichtsklasse (in percentages) gedurende de zomermaanden, resp. wintermaanden.

Zomer	Exclusief klasse Light		
	Heavy	Medium	Light
Ochtend	0.254	0.746	0.000
Middag	0.190	0.810	0.000

Winter	Exclusief klasse Light		
	Heavy	Medium	Light
Ochtend	0.218	0.782	0.000
Middag	0.206	0.794	0.000

Tabel 3. Kwartierverdeling binnen de topperioden (in percentages) gedurende de zomermaanden, resp. wintermaanden.

Zomer	Kwartiernummer							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Ochtend	8.3	8.3	8.8	16.5	16.6	16.6	16.5	8.3
Middag	5.2	5.2	6.2	17.1	20.3	20.3	17.1	8.6

Winter	Kwartiernummer							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Ochtend	7.9	9.3	9.3	15.4	17.2	17.2	15.4	8.3
Middag	4.4	6.6	10.0	14.7	20.7	20.7	14.7	8.4

Tabel 4. Capaciteitscijfers op basis van Operational Judgement voor het huidige banenstelsel incl. SOCS voor de periode ca. 1987 - 1992 gedurende de Landingstopperiodes voor de maatgevende baancombinaties.

Baancombinatie	Capaciteit L - S	Note
06/01R-01L	50 - 30	1
19R/27-24	48 - 28	1
19R/22-24	40 - 28	2
19R/22-19L	44 - 25	2 en 5
06/09-09	43 - 20	3 en 4
01R/01L-01L	47 - 20	3 en 4
27/24-24	42 - 20	2 en 3
1 RW-combinatie	32 - 36	

Note 1. Het aanbod van 1 stack wordt per uur op 20 per uur geschat.

Note 2. Aanbod beperkt op 12 per uur a.g.v. Lay-out baan 22.

Note 3. Aanbod starts op 20 per uur gesteld.

Note 4. Aanbod beperkt tot ARY-verkeer wegens ontbreken Rapid exits (ca. 15 per uur uit westen).

Note 5. Baan 19L moet gekruist worden.

Tabel 5. Capaciteitscijfers voor de maatgevende Baancombinatie van het huidige 4-banenstelsel (incl. SOCS) voor het jaar 2000.

Landingstopperiodes

Baancombinatie	Baanbruikbaarheids-%		Cpu		Ct	
	zomer	winter	L	- S	L	- S
06/01R-01L	50,4	26,0	84	- 36	110	- 72
19R/27-24)1	15,2	11,7	84	- 36	110	- 72
19R/22-24	1,5	3,3	84	- 36	110	- 72
19R/22-19L	1,4	3,3	69	- 27	90	- 54
06/09-09	0,3	0,8	62	- 20	81	- 40
01R/01L-01L }	3,6	2,4	62	- 20	81	- 40
idem matig zicht }	6,6	17,8				
id. slecht	0,0	0,0	35	- 15	46	- 30
27/24-24)1	16,0	17,5	62	- 20	81	- 40
1 RW-comb. }	0,0	2,0	42	- 36	55	- 72
idem matig zicht }	0,0	10,2				
id. slecht	0	0,0	20	- 20	26	- 40
Totaal BB-%	95,0	95,0				

-)1 Korrektie voor
 baan 27: delta baanbruikbaarheids-% zomer = 14,6
 : delta baanbruikbaarheids-% winter= 12,9
 in mindering brengen op 19R/27-24 toevoegen aan 27/24-24

Tabel 6.a. Capaciteitscijfers voor de maatgevende Baancombinaties voor een vijfbanenstelsel volgens variant I (SPL 5 I) in het jaar 2000 (incl. SOCS).

Landingstopperiodes

Baancombinatie	Baanbruikbaarheids-%		Cpu		Ct	
	zomer	winter	L	S	L	S
19RR/19R-24	41,0	29,7	69	36	90	72
19RR/19R-19L }	3,8	4,9	69	36	90	72
id. matig }	7,7	27,9				
id. slecht	0	0,0	40	20	52	40
06/01R-01LL	23,4	10,2	84	36	110	72
01R/01L-01LL }	3,6	2,4	69	36	90	72
id. matig }	2,1	3,2				
id. slecht	0	0	40	20	52	40
06/09-09	0,0	0,0	62	20	81	40
27/24-24	13,4	16,7	62	20	81	40
1 RW-comb. }	0,0	0,0	42	36	55	72
id. matig }	0,0	0,0				
id. slecht	0,0	0,0	20	20	26	40
Totaal BB-%	95,0	95,0				

-)1 Correctie voor baan 27:
 delta baanbruikbaarheids-% zomer = 14,6
 delta baanbruikbaarheids-% winter = 12,9
 in mindering brengen op 19RR/19R-24 toevoegen aan 27/24-24

Tabel 6.b. Capaciteitscijfers voor de maatgevende Baancombinaties voor een vijfbanenstelsel volgens variant II (SPL 5 II) in het jaar 2000 (incl. SOCS).

Landingstopperiodes

Baancombinatie L/L - S	Baanbruikbaarheids-%		Cpu		Ct	
	zomer	winter	L	S	L	S
06/01R-01LL	50.7	26.7	84	- 36	110	- 72
19RR/27-24)1	15.4	12.4	84	- 36	110	- 72
19RR/19R-24	2.2	4.7	69	- 36	90	- 72
19RR/19R-19L	0.7	2.4	69	- 36	90	- 72
id matig zicht	7.7	28.6	69	- 36	90	- 72
01R/01L-01LL	3.7	2.5	69	- 36	90	- 72
id. matig zicht	2.1	3.3	69	- 36	90	- 72
27/24-24)1	12.4	14.4	62	- 20	81	- 40
Totaal BB-%	95.0	95.0				

-)1 Korrektie voor baan 27:
 delta baanbruikbaarheids-% zomer = 14,6
 delta baanbruikbaarheids-% winter= 12,9
 in mindering brengen op 19R/27-24 toevoegen aan 27/24-24

Tabel 7a. Jaarcapaciteitscijfers)¹ voor het huidige- en het vijfbanenstelsel.

	Jaarcapaciteit conform SBL-berekeningen	Jaarcapaciteit met weging voor zomer en winter
SPL 4	420.000 bew.	400.000 bew.
SPL 5 I	390.000 bew.	385.000 bew.
SPL 5 II	425.000 bew.	415.000 bew.

)¹ afgerond op vijfvoudigen van duizend.

Tabel 7b. Resultaten van de confrontatie van het aanbod in het jaar 2000 met de capaciteit van het banenstelsel van de luchthaven Schiphol.

Jaar 2000	Gemiddelde vertraging gedurende topperioden	Percentage vliegtuigen met meer dan 20 min. vertraging tijdens topperioden.
SPL 4	2,2 min.	1,15 %
SPL 5 I	1,9 min.	0,23 %
SPL 5 II	1,5 min.	0,14 %

Tabel 8a. Invoerwaarden voor de praktische capaciteitsberekening voor twee verschillende afgezwakte kwartierverdelingen.

Kwartierverdeling volgens variant A

- Verhouding tussen piekuur en 2-uurstopperperiode = 0,55
- Weergave in percentages; 2-uurstopperperiode = 100 %

	voorloop		Kwartiernummer								Volgend	
	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	+1	+2
Ochtend	8.0	8.0	10.5	11.0	11.8	12.5	15.0	15.0	12.5	11.8	4.4	4.4
Middag	7.2	7.2	10.5	11.0	11.8	12.5	15.0	15.0	12.5	11.8	4.9	4.9

Kwartierverdeling volgens variant B

- Verhouding tussen piekuur en 2-uurstopperperiode = 0,517
- Verschuiving van 10% van het 2-uurstopperperiode verkeer naar de naastliggende kwartieren.
- Weergave in percentages; 2-uurstopperperiode = 90 %

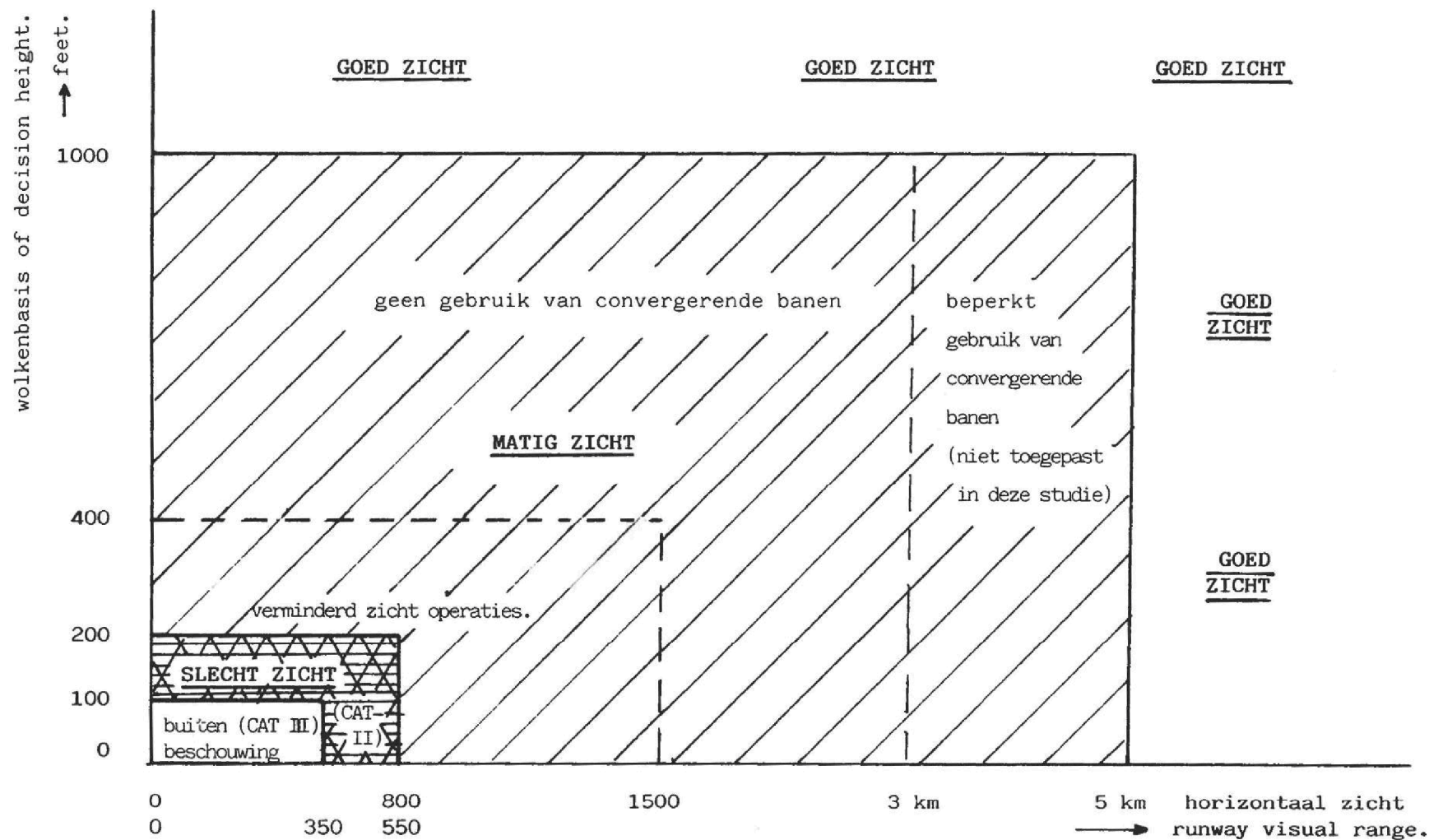
	voorloop		Kwartiernummer								Volgend	
	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	+1	+2
Ochtend	10.5	10.5	10.8	10.8	11.0	11.2	12.0	12.0	11.2	11.0	6.9	6.9
Middag	9.7	9.7	10.8	10.8	11.0	11.2	12.0	12.0	11.2	11.0	7.4	7.4

Tabel 8b. Jaarcapaciteitscijfers (N).

	Variant A (bew)	Variant B (bew)
SPL 4	465.000	515.000
SPL 5 I	430.000	485.000

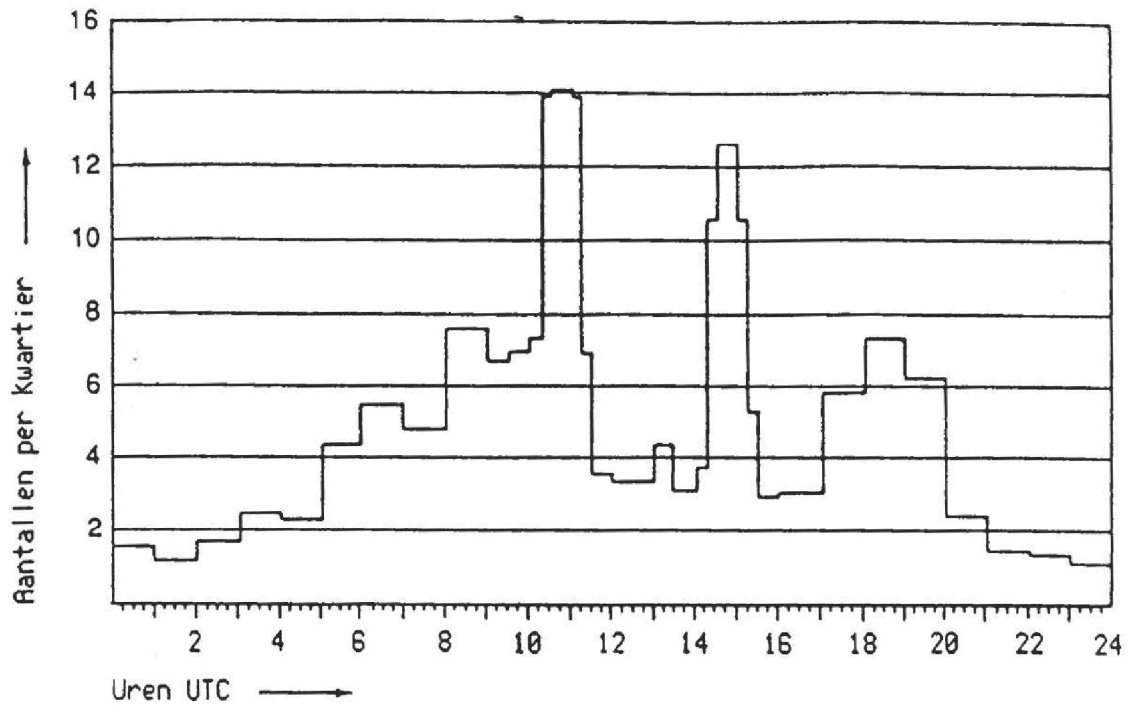
Tabel 8c. Resultaten van de confrontatie van het aanbod in het jaar 2000 met de capaciteit van het banenstelsel van Schiphol.

	Gem vertraging (min.)		Percentage vliegtuigen met vertraging van 20 min. of meer	
	Variant A	Variant B	Variant A	Variant B
SPL 4	1.3	1.0	0.34	0.06
SPL 5 I	1.1	0,9	0.04	0.00



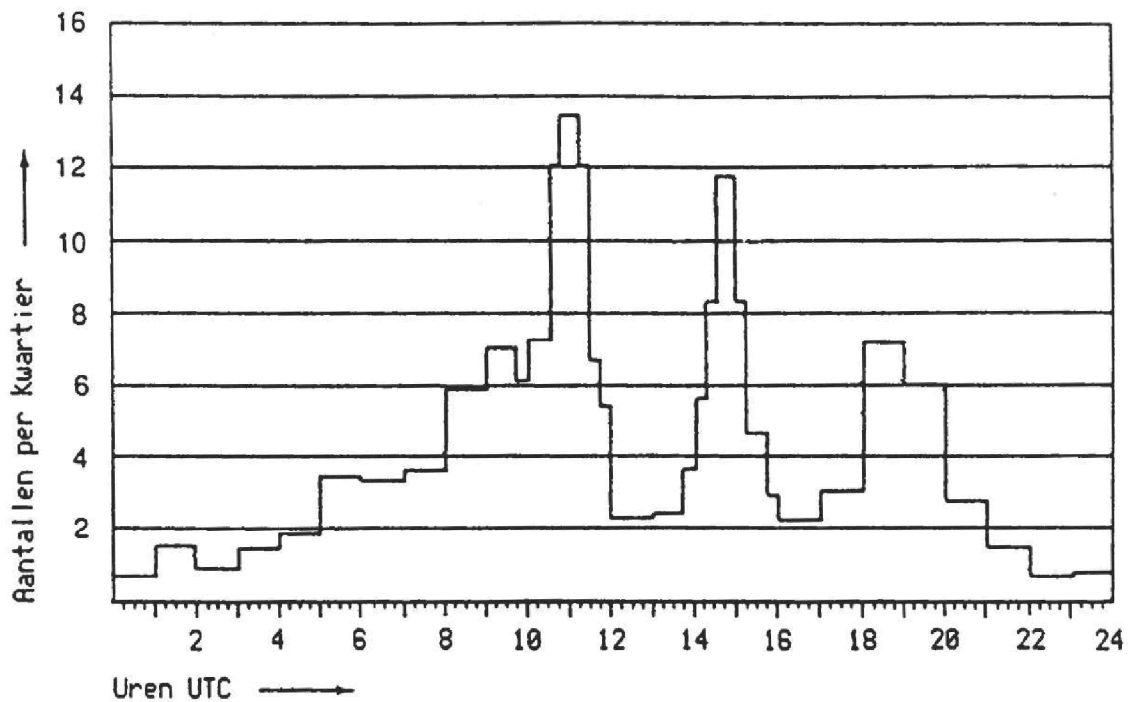
Figuur 1. Relatie diagram voor horizontaal zicht/runway visual range en wolkenbasis voor diverse limieten.

Prognose kwartierverdeling zomer 2000.

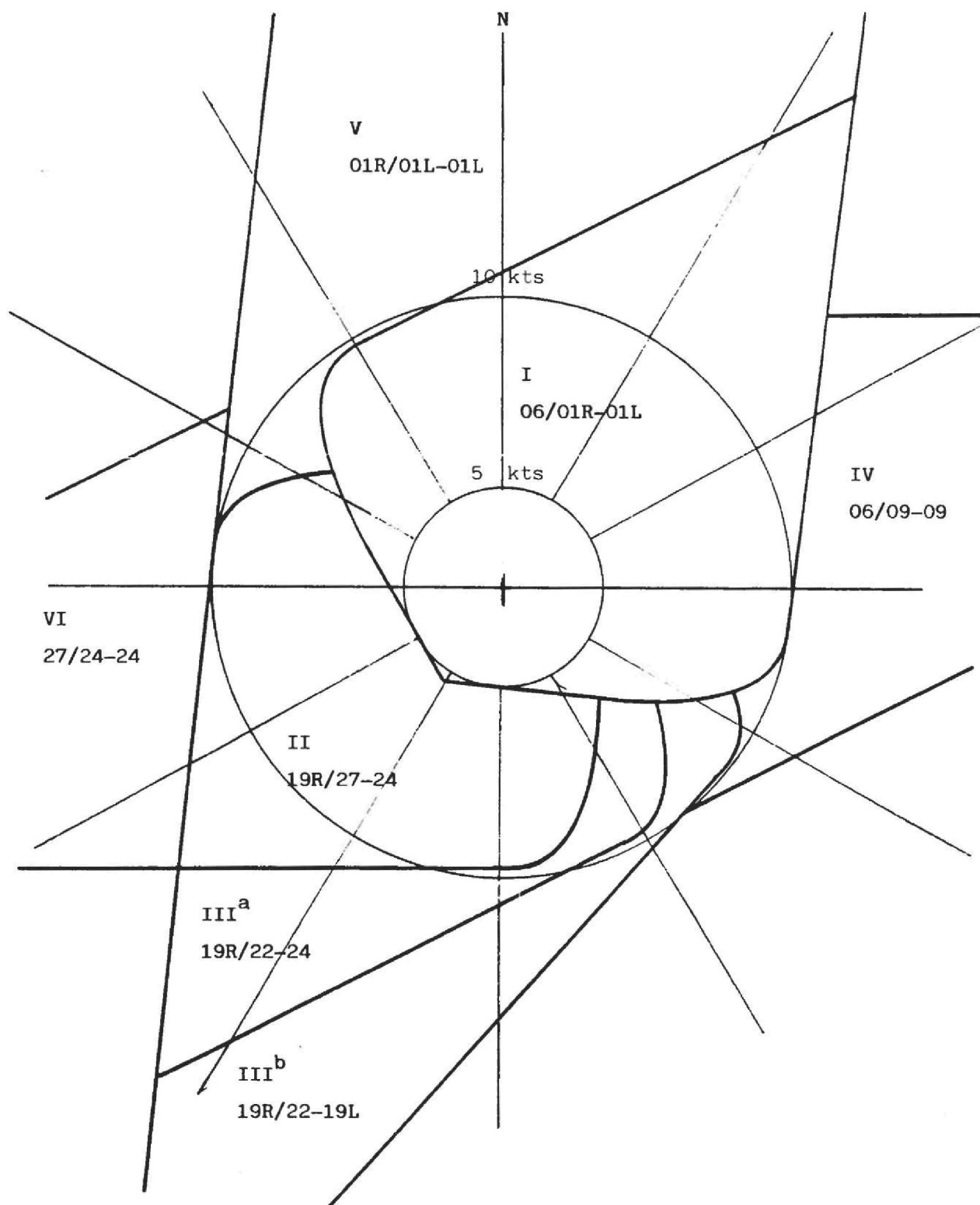


Figuur 2a. Aanbod verdeling over het etmaal volgens de Prognose van de werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol (CBS) zomer.

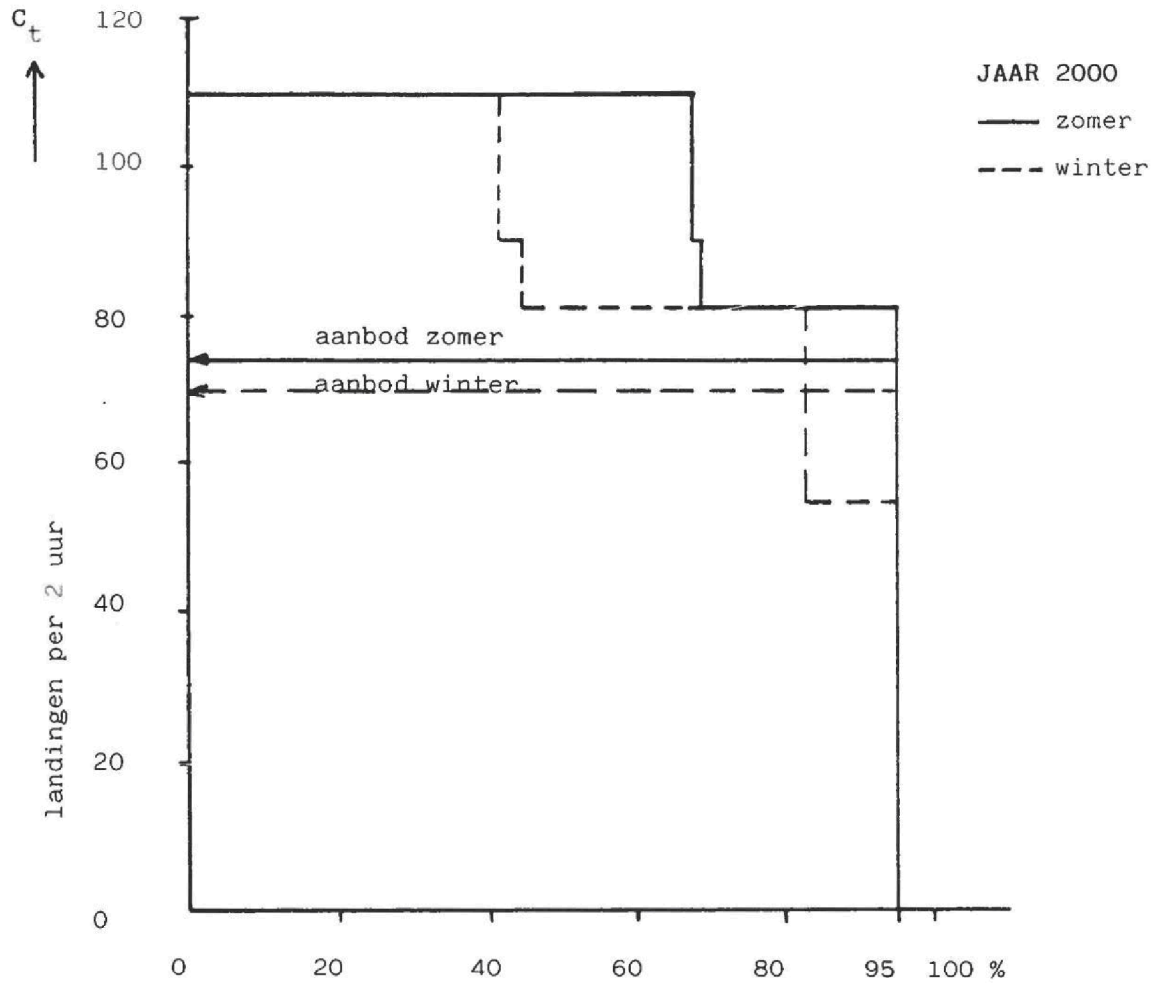
Prognose kwartierverdeling winter 2000.



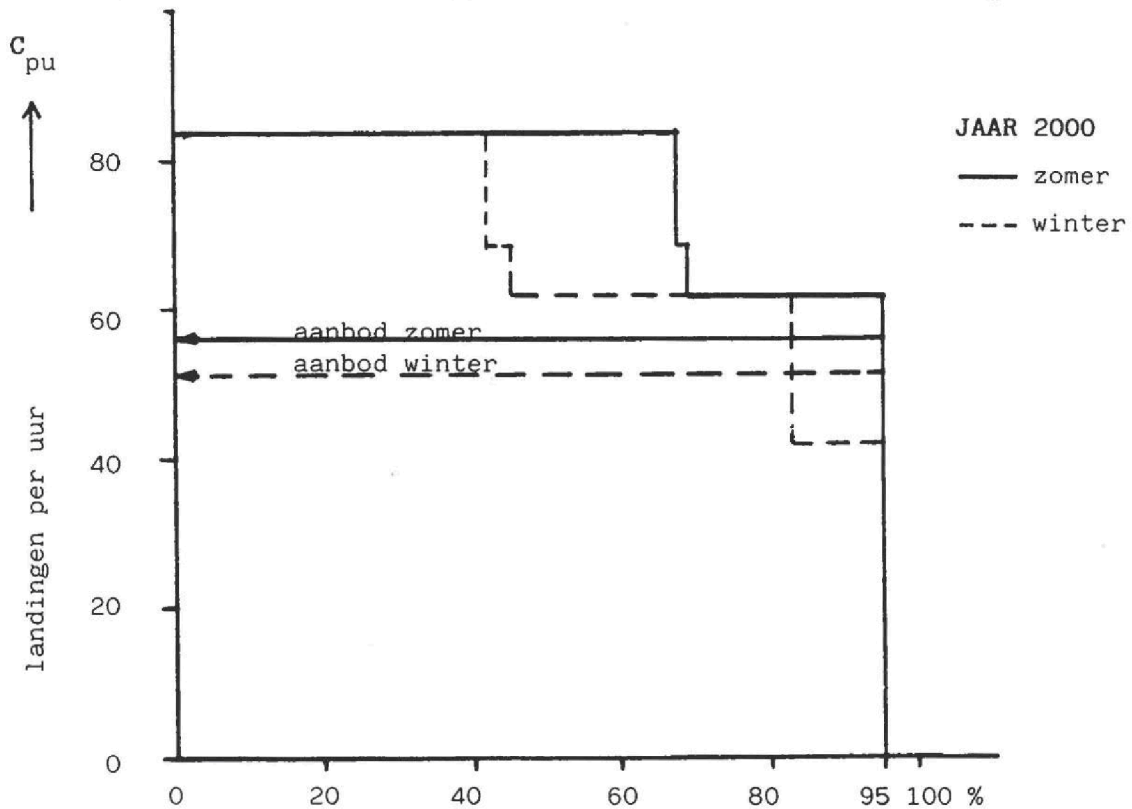
Figuur 2b. Aanbod verdeling over het etmaal volgens de Prognose van de werkgroep Capaciteit Banenstelsel Schiphol (CBS) winter.



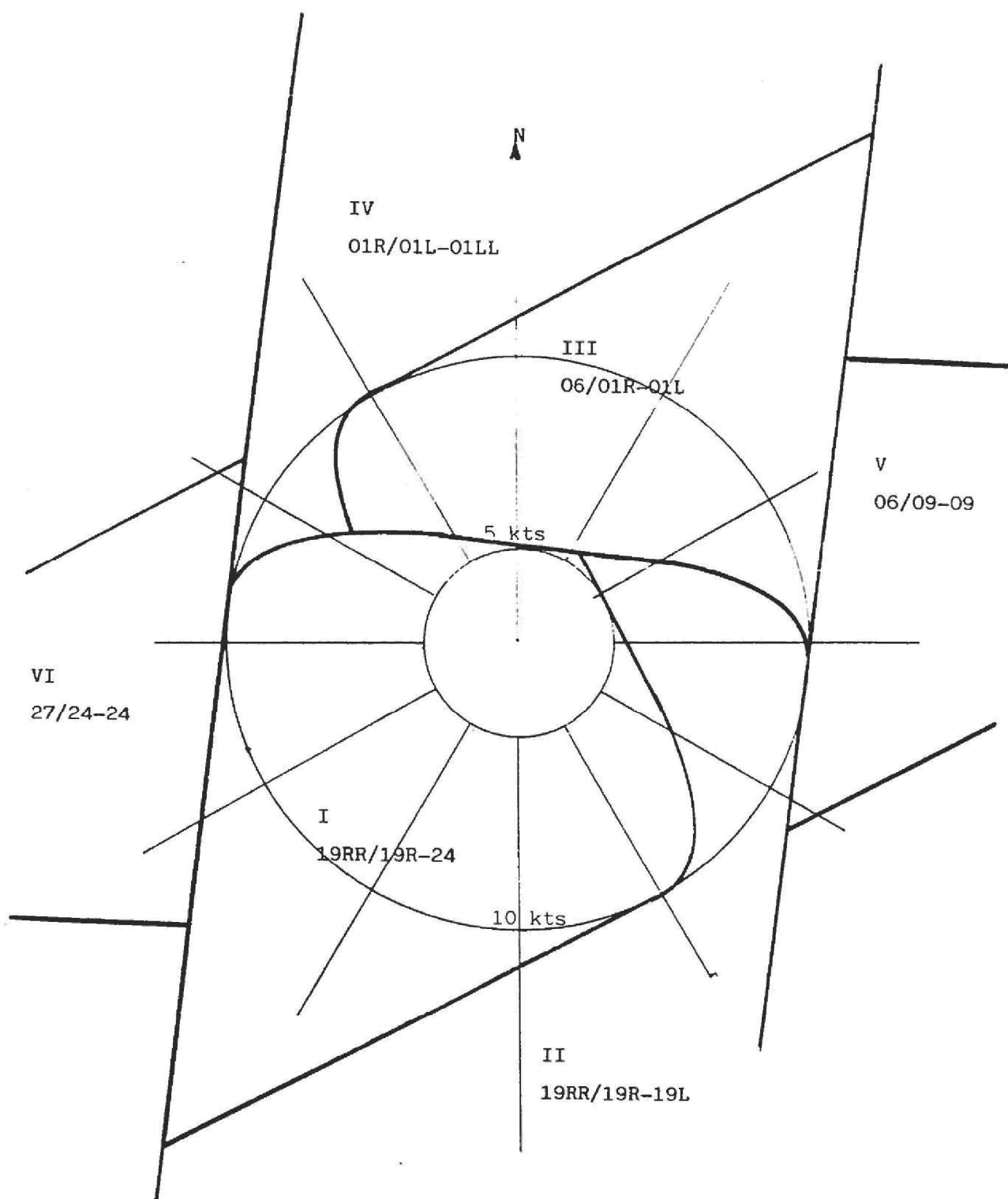
Figuur 3. Voorbeeld van een windroos met preferentievlakken voor het huidige banenstelsel inclusief SOCS, bij droog weer en goed zicht.



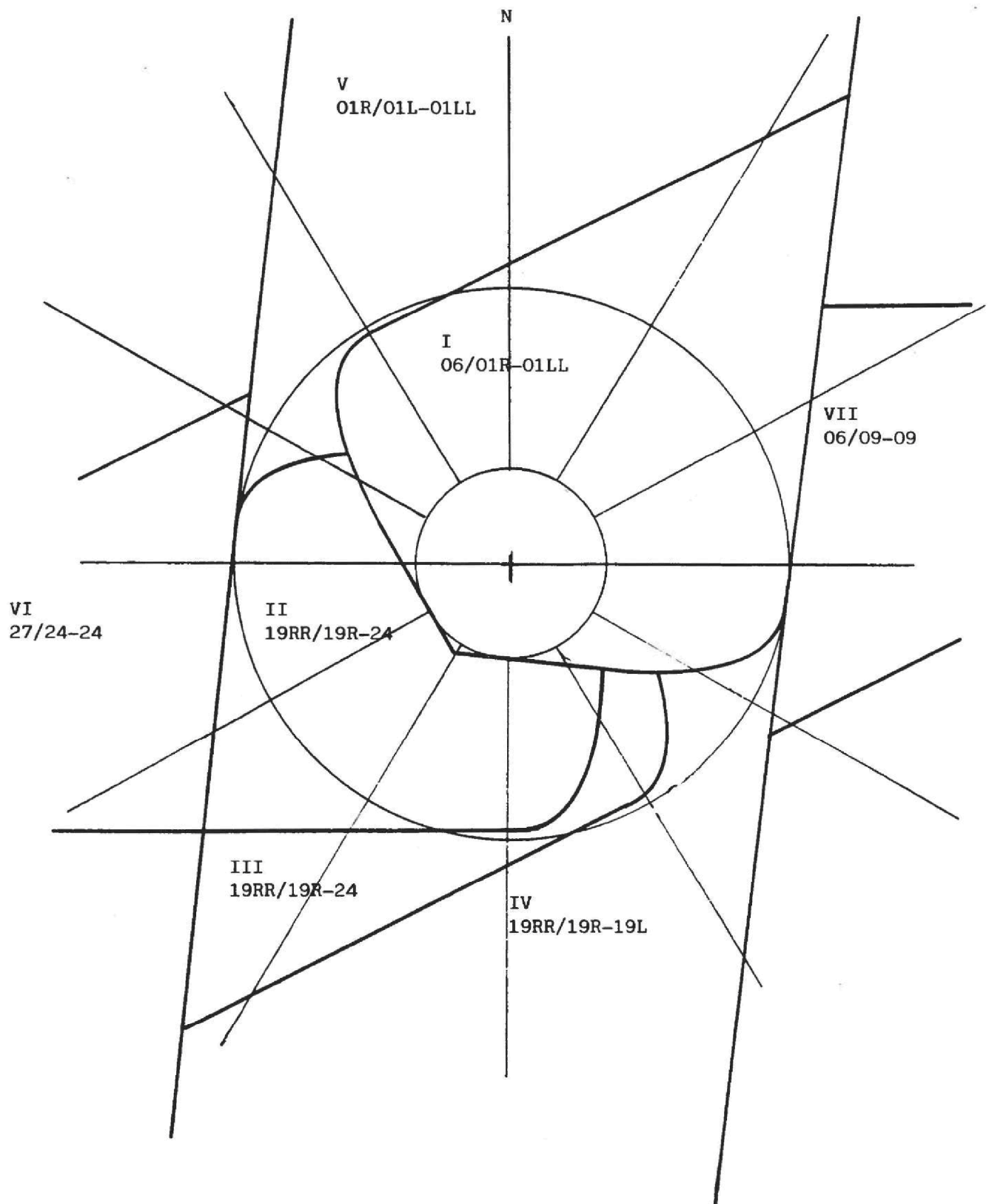
Figuur 4a. Cumulatieve topperiode-capaciteit voor het huidige banenstelsel.



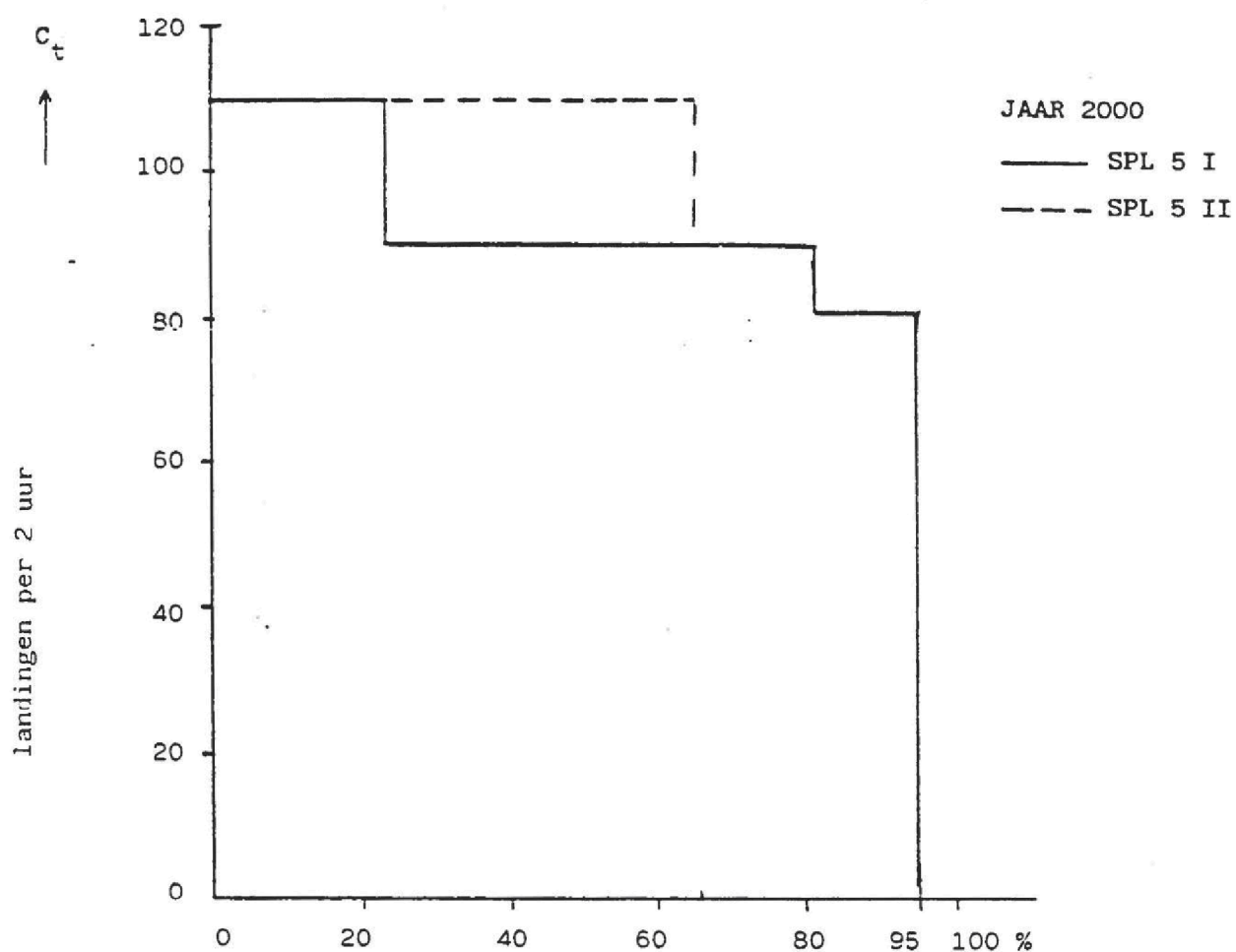
Figuur 4b. Cumulatieve piek uur-capaciteit voor het huidige banenstelsel.



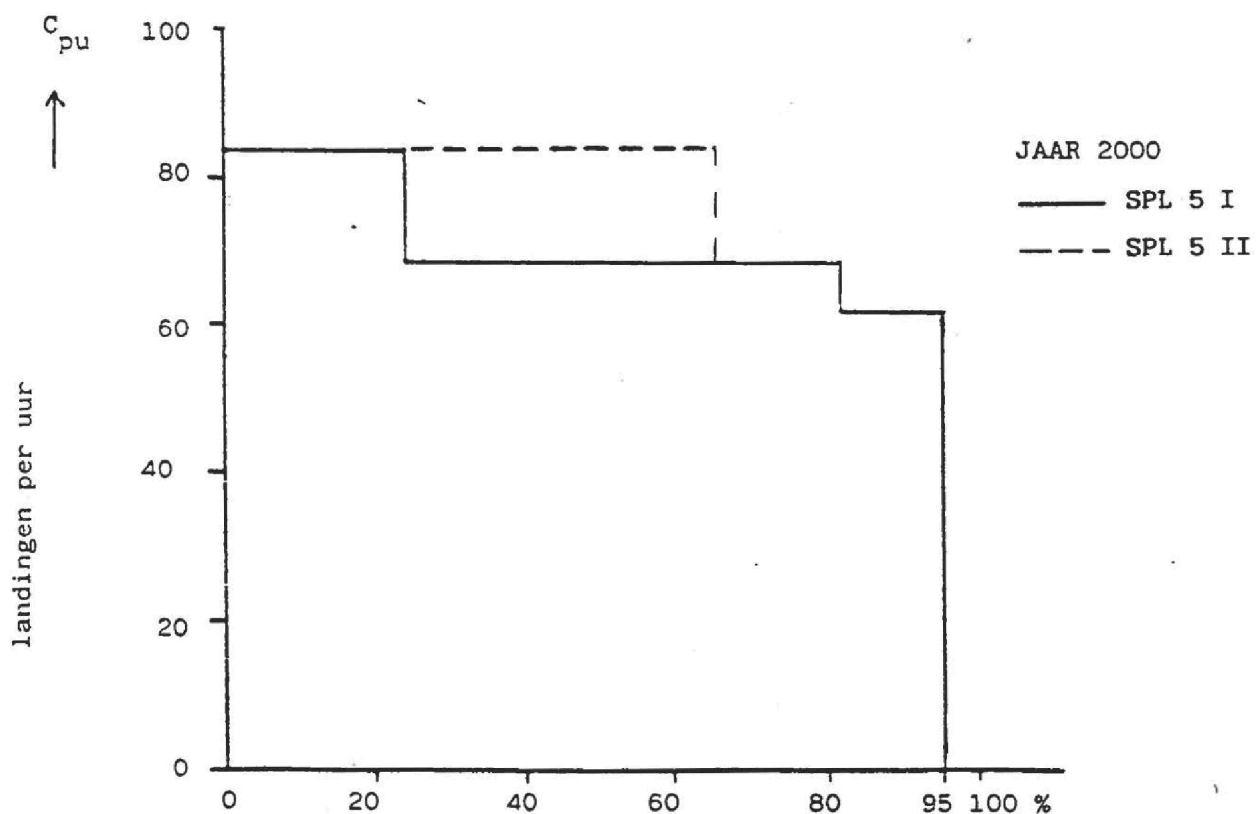
Figuur 5a. Voorbeeld van een windroos met preferentievlakken voor het vijfbanenstelsel volgens variant I bij droog weer en goed zicht.



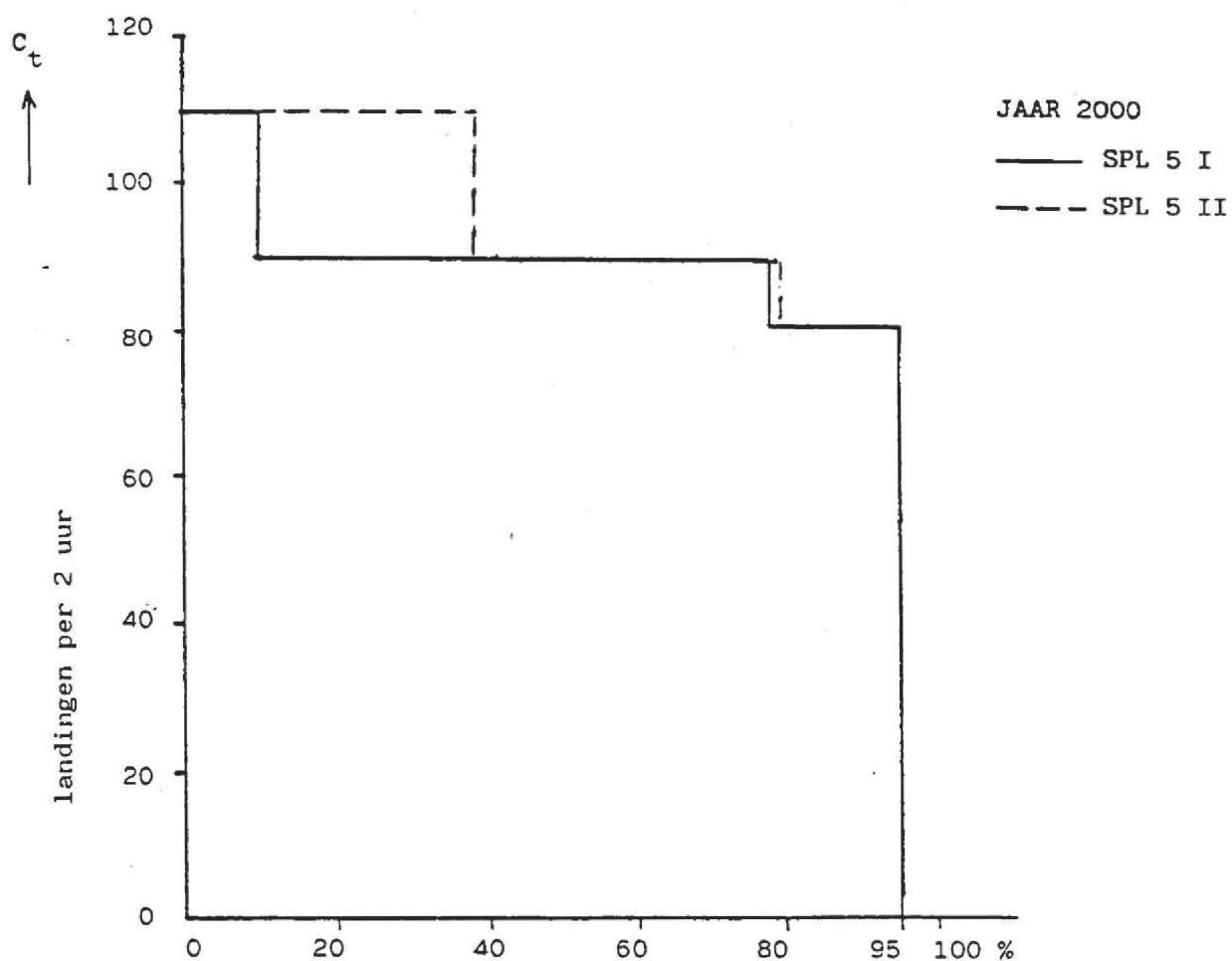
Figuur 5b. Voorbeeld van een windroos met preferentievlakken voor een vijf-banenstelsel volgens variant II bij droog weer en goed zicht.



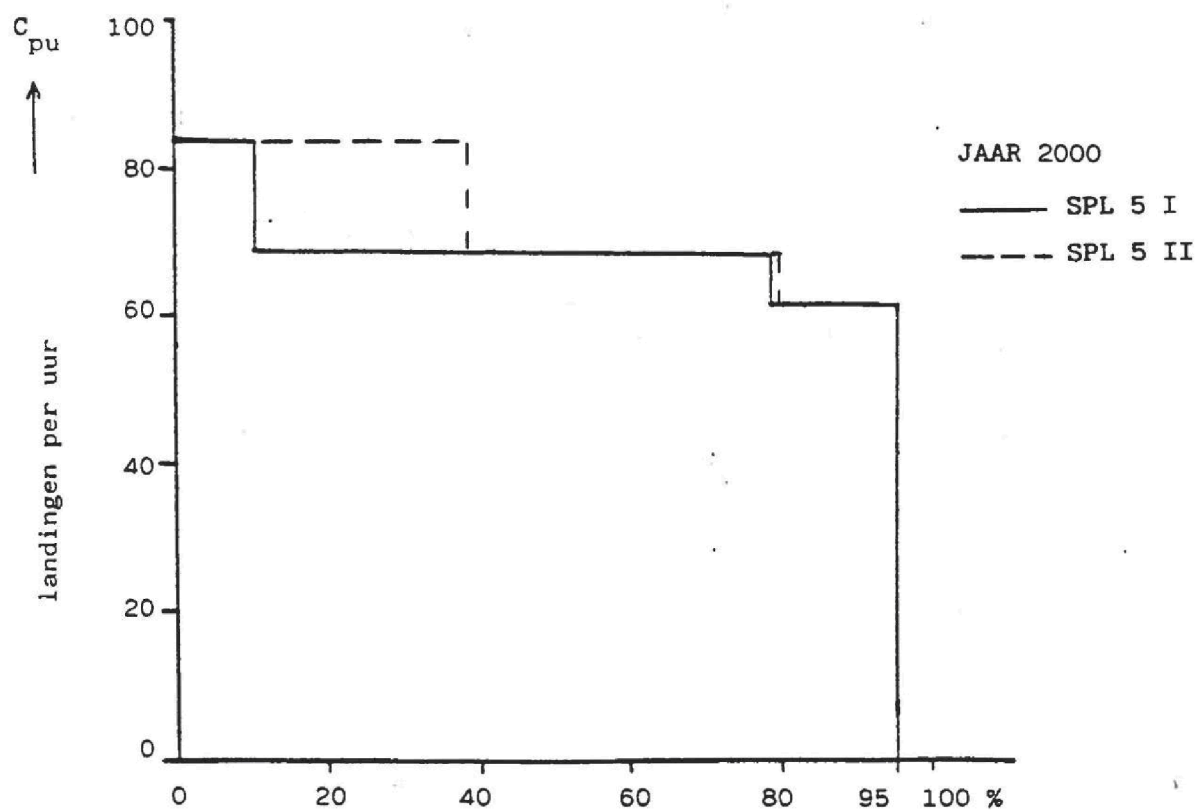
Figuur 6a Cumulatieve topperiode-capaciteit voor de zomer-maanden.



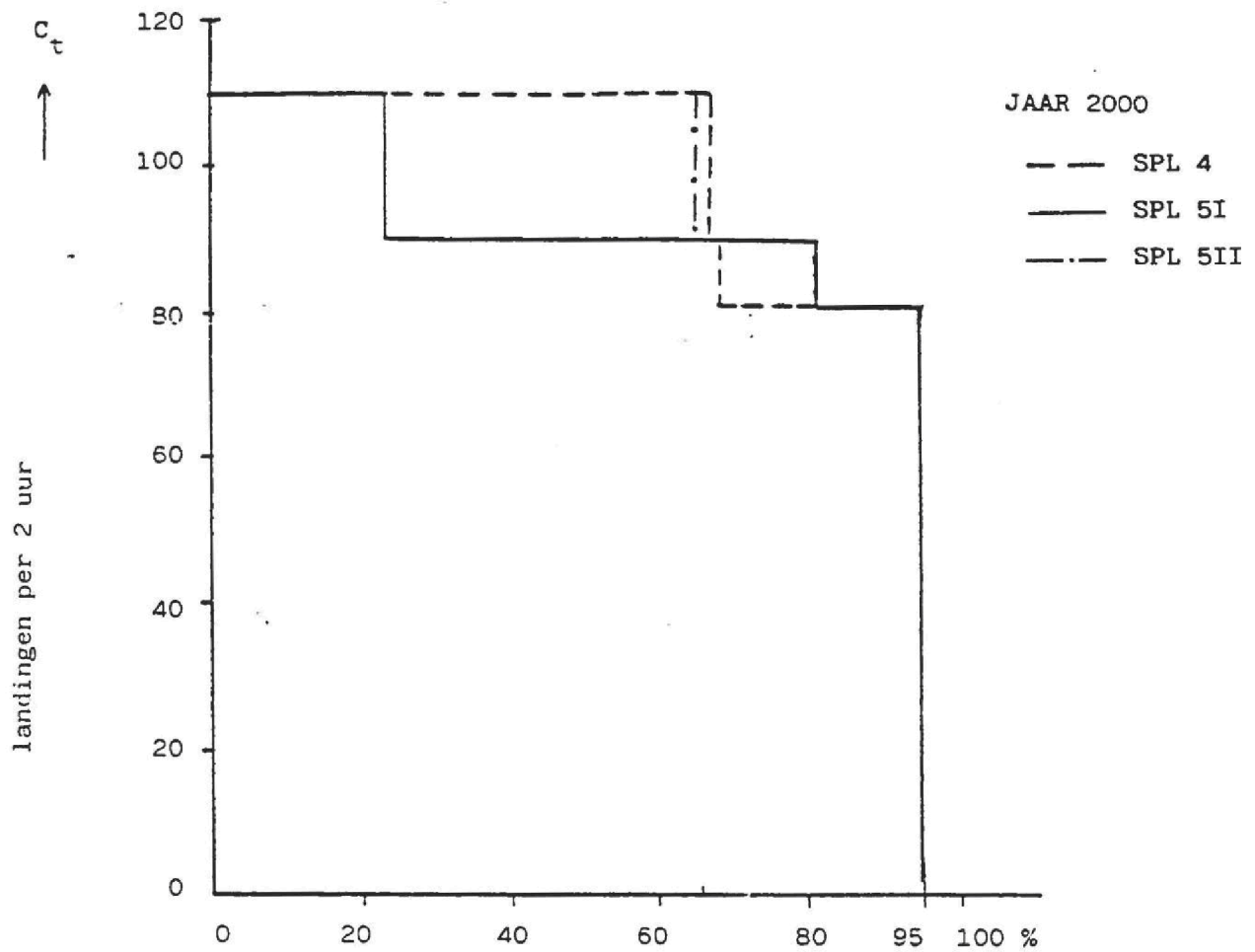
Figuur 6b Cumulatieve piekuur-capaciteit voor de zomer-maanden.



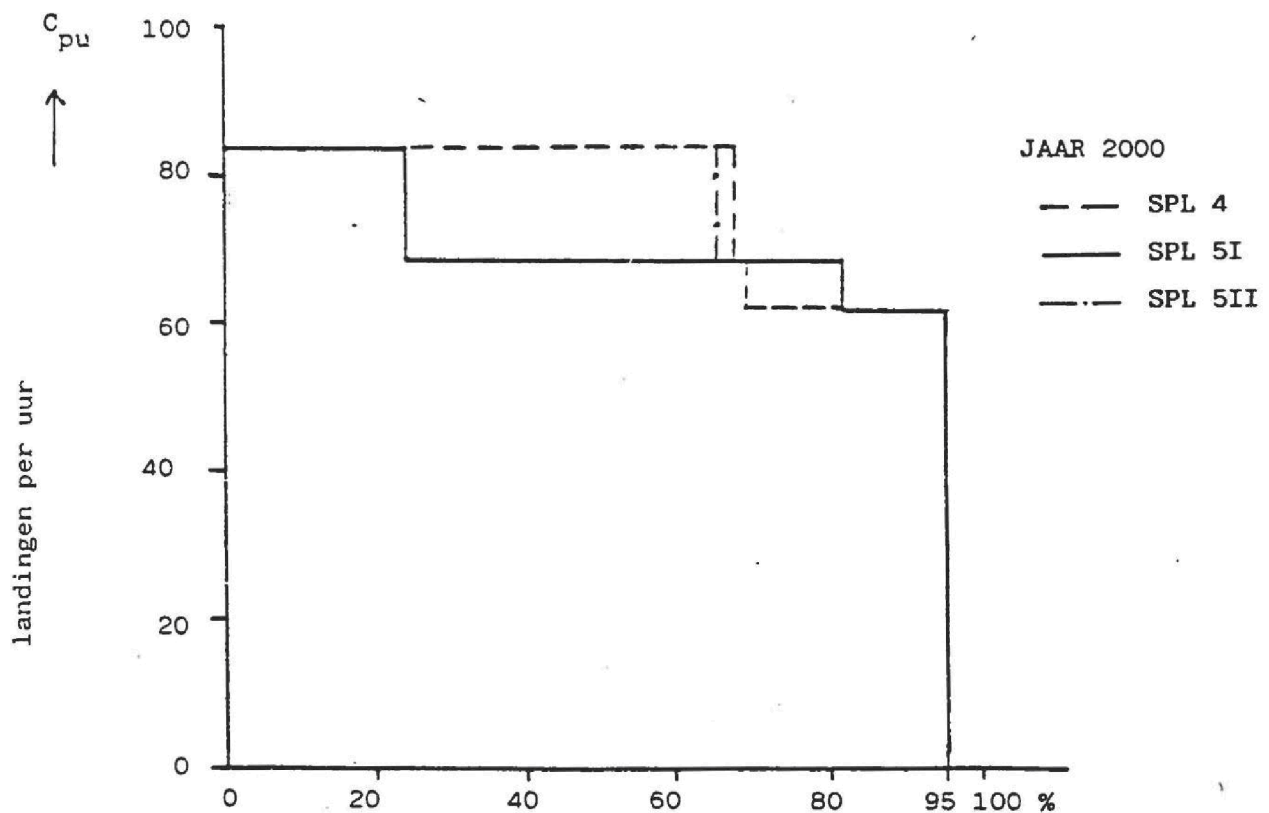
Figuur 6c Cumulatieve topperiode-capaciteit voor de winter-maanden.



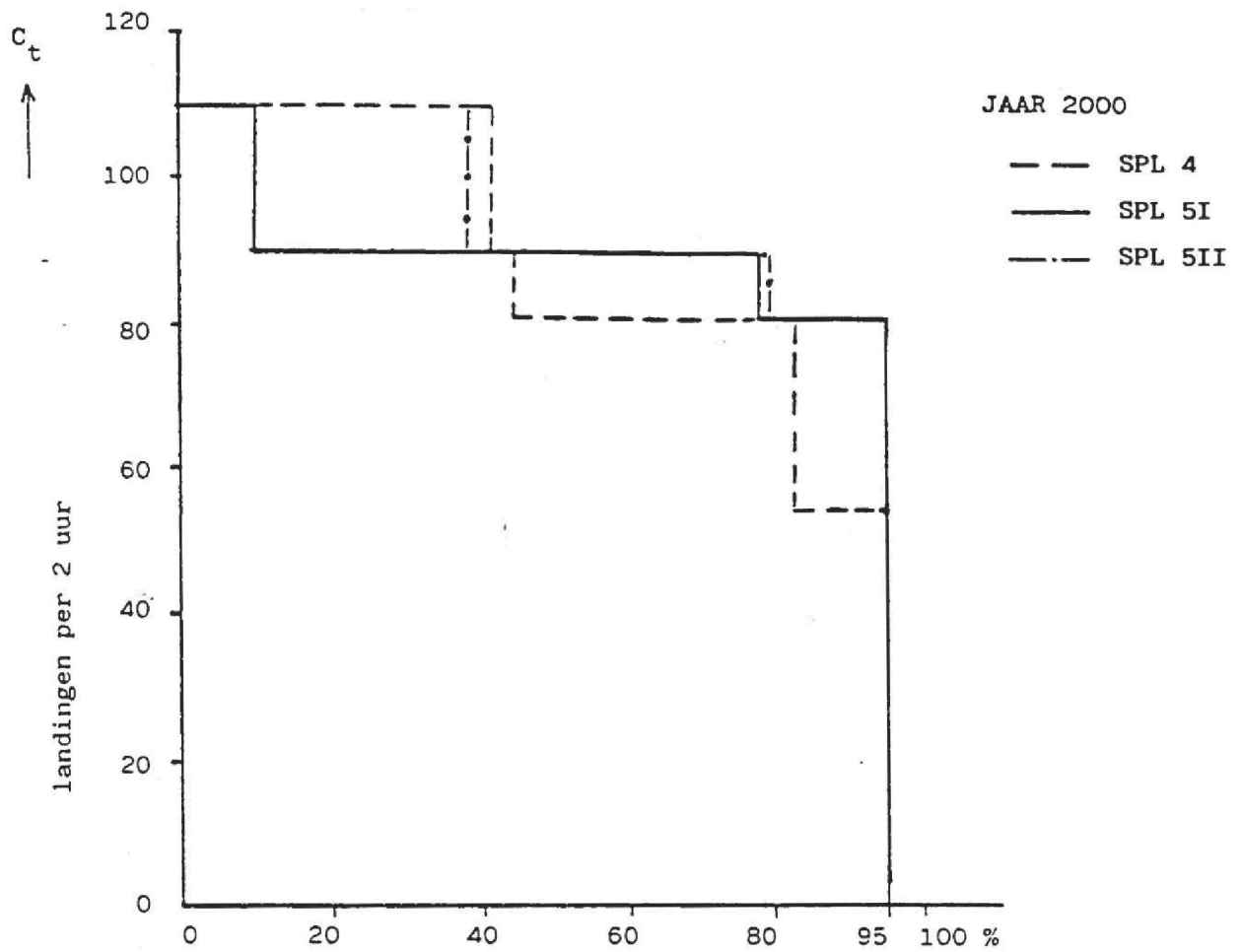
Figuur 6d Cumulatieve piekuur-capaciteit voor de winter maanden.



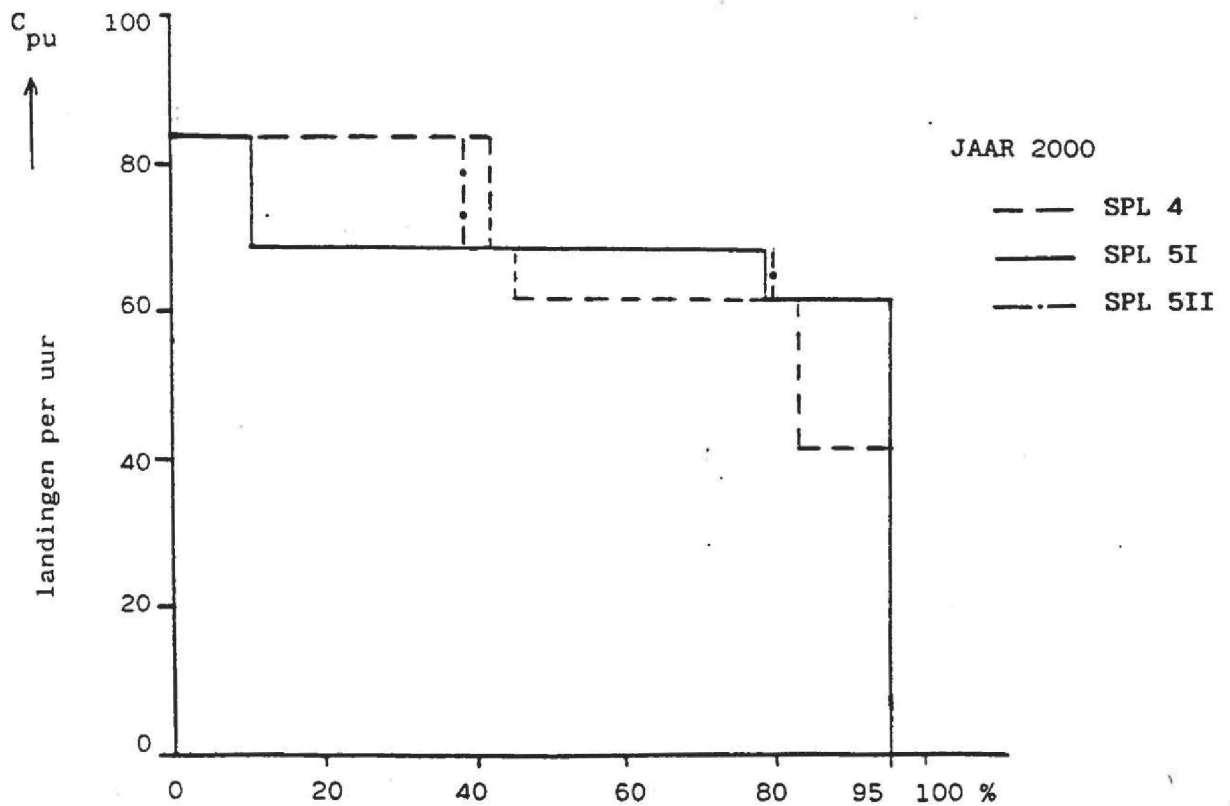
Figuur 7a Cumulatieve topperiode-capaciteit voor de zomer-maanden.



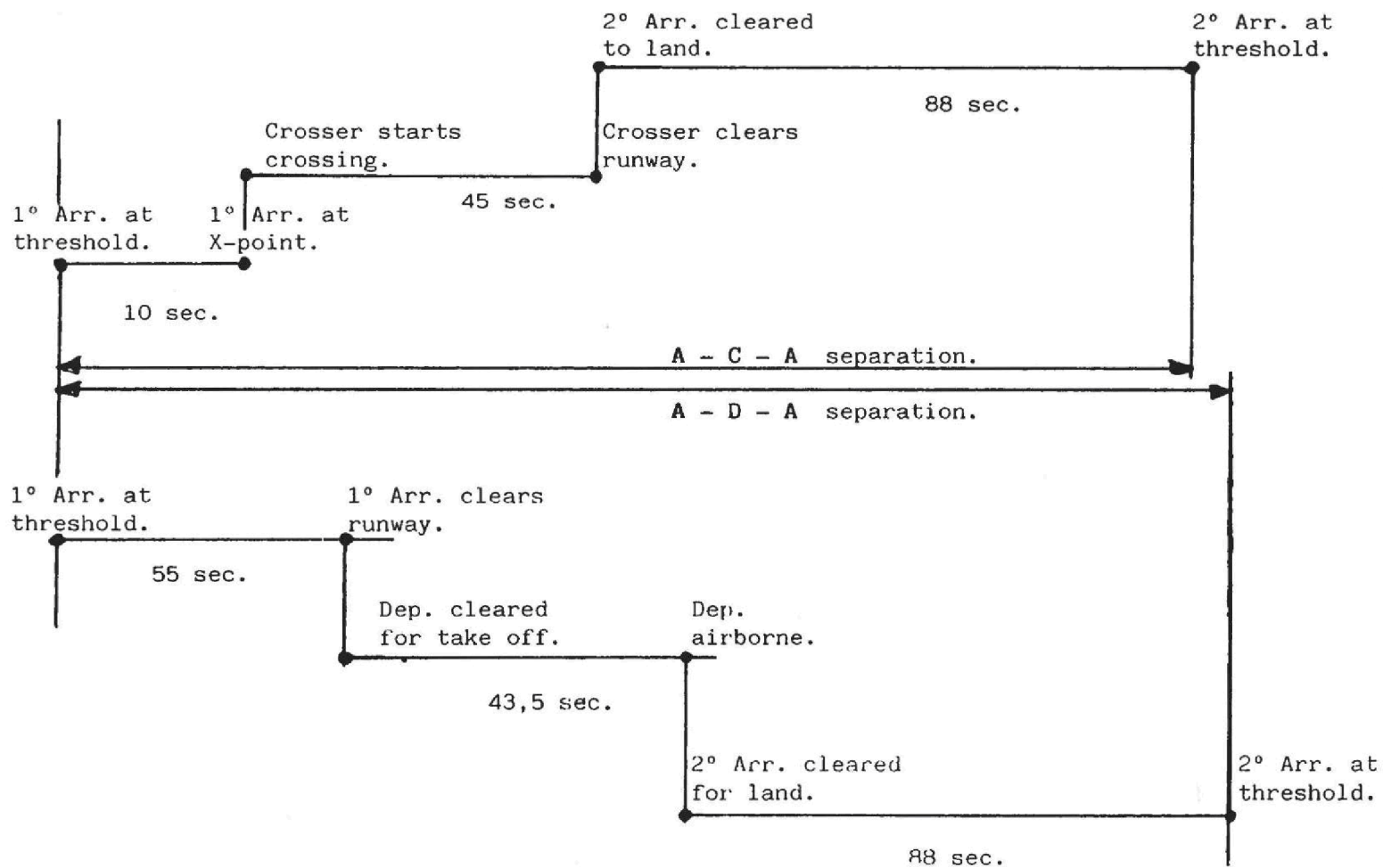
Figuur 7b Cumulatieve piekuur-capaciteit voor de zomer-maanden.



Figuur 8a Cumulatieve topperiode-capaciteit voor de winter-maanden.



Figuur 8b Cumulatieve piekuur-capaciteit voor de winter maanden.



Figuur 9. Vergelijking tussen inter-arrival-separation bij mixed/mode operaties en het kruisen van banen.

To: (10)(2e) (IRF)[(10)(2e) @minfin.nl]; (10)(2e) @minaz.nl[(10)(2e) @minaz.nl]; (10)(2e)
((10)(2e)) (AL GT)[(10)(2e) @minfin.nl]; (10)(2e) @minaz.nl[(10)(2e) @minaz.nl];
(10)(2e) @minezk.nl[(10)(2e) @minezk.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl];
(10)(2e)@minjenv.nl[(10)(2e)@minjenv.nl]; (10)(2e) @minaz.nl[(10)(2e) @minaz.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @minfin.nl];
(10)(2e) @minInv.nl[(10)(2e) @minInv.nl]; (10)(2e) @minInv.nl[(10)(2e) @minInv.nl];
(10)(2e) @minInv.nl[(10)(2e) @minInv.nl]
Cc: (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (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) @minbzk.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Thur 11/25/2021 5:21:09 PM
Subject: nazending dg-overleg schiphol morgen
Received: Thur 11/25/2021 5:21:00 PM
[Programmatische aanpak geluid Schiphol concept 25112021 15.00 uur.docx.docx](#)

Bijgaand op verzoek van BZK een nazending. Betreft redeneerlijn van de hand over brede leefomgevingskwaliteit. Maatregelen en bedragen volgen volgende week.

Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGLM

Verzonden: donderdag 25 november 2021 16:23

Aan (10)(2e) (IRF) < (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) :IN/AL < (10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minInv.nl;
(10)(2e) @minInv.nl

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

Onderwerp: dg-overleg schiphol morgen

Allen,

Bijgaand een geannoteerde agenda voor het dg-overleg van morgen, met een presentatie waarin de voortgang op stikstof en geluid is aangegeven plus de belangrijkste acties voor volgende week. Aan de verschillende achtergronddocumenten wordt uiteraard ook gewerkt en die worden interdepartementaal besproken. Deze stukken komen volgende week op de agenda.

We sturen de stukken voor het overleg van morgen uiteraard ook weer naar onze andere contactpersonen bij de departementen.

Met vriendelijke groet

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

To: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) -
DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) DBO[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)
DBO[(10)(2e) nienw.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Thur 12/2/2021 7:25:22 PM
Subject: RE: antwoorden op gestelde vragen
Received: Thur 12/2/2021 7:25:24 PM

Graag aan dossier M laten toevoegen voor morgen als dat nog kan

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Datum: donderdag 02 dec. 2021 6:29 PM
Aan: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e) DGLM
< (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e) GLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: antwoorden op gestelde vragen

Zie hieronder.... Lost niks op

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) < (10)(2e) @minlnv.nl>
Datum: donderdag 02 dec. 2021 3:52 PM
Aan: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Kopie: (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e)
< (10)(2e) @minlnv.nl> (10)(2e) (10)(2e)@minezk.nl> (10)(2e) < (10)(2e) @minezk.nl>
(10)(2e) < (10)(2e) @minlnv.nl> (10)(2e) < (10)(2e) @minlnv.nl> (10)(2e)
(10)(2e) < (10)(2e) @minlnv.nl>, Stikstof LNV < (10)(2e) @minlnv.nl>
Onderwerp: antwoorden op gestelde vragen

Beste (10)(2e) ,

Aan LNV zijn vragen gesteld over de lopende vergunningprocedure op grond van de Wet natuurbescherming voor de luchthaven Schiphol.

(11)(1)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e) 0)(2e)

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) (IRF) (10)(2e) @minfin.nl; (10)(2e) @minaz.nl (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e)
(10)(2e) (AL GT) (10)(2e) @minfin.nl; (10)(2e) @minaz.nl (10)(2e) @minaz.nl;
(10)(2e) @minezk.nl (10)(2e) @minezk.nl (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl;
(10)(2e) @minjenv.nl (10)(2e) @minjenv.nl; (10)(2e) @minaz.nl (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e) FIN/AL (10)(2e) @minfin.nl;
(10)(2e) @minInv.nl (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) @minInv.nl (10)(2e) @minInv.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl
Cc: (10)(2e) DGLM (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e)) -
DGLM (10)(2e) @minienw.nl
From: (10)(2e) (10)(2e) - DGLM
Sent: Mon 11/15/2021 9:47:10 PM
Subject: RE: DG overleg LVB/Naturvergunning Schiphol
Received: Mon 11/15/2021 9:46:00 PM
[2. Fiche groslijst oplossingen stikstofproblematiek Schiphol \(vertrouwelijk\) 211115 v2.pdf](#)
[4. Fiche groslijst geluid \(vertrouwelijk\) 211115.DOCX](#)

Allen,

Bijgaand de twee resterende stukken over stikstof en geluid.

Dank voor het geduld,

(10)(2e)

Van: (10)(2e) (10)(2e) - DGLM
Verzonden: maandag 15 november 2021 20:39
Aan: (10)(2e) (IRF) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e)
(10)(2e) (AL GT) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e) @minezk.nl'
<(10)(2e) @minezk.nl>; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e) @minjenv.nl' <(10)(2e) @minjenv.nl>;
(10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e) (FIN/AL) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minInv.nl'
<(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) @minInv.nl' <(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl>
CC: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: DG overleg LVB/Naturvergunning Schiphol

Allen,

Bijgaand treffen jullie het eerste deel van de stukken aan voor het bwo van morgenochtend over Schiphol. Gelet op de krappe deadline sturen we de stukken in twee batches. Bijgaand treffen jullie de agenda, het verslag van vorige week, en de presentatie aan de hand waarvan morgen het gesprek kan worden gevoerd. Ook de notitie waarin de stand van zaken rond de juridische analyse is geschetst zit in de bijlagen.

De notities voor stikstof en geluid sturen we zo snel mogelijk na; deze worden nog geredigeerd maar inhoudelijk in het verlengde van de eerdere versie die jullie hebben gezien.

Ik realiseer me goed dat de stukken erg laat worden aangeleverd. Mijn verontschuldigingen hiervoor.
Net als vrijdag zorgen we dat deze stukken ook bij jullie meest betrokken medewerkers worden uitgezet.

Met vriendelijke groet,

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

Van: (10)(2e) - DGLM
Verzonden: vrijdag 12 november 2021 17:33
Aan: (10)(2e) (IRF) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e)
(10)(2e) (AL GT) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e) @minezk.nl'
<(10)(2e) @minezk.nl>; (10)(2e) (10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e) @minjenv.nl' <(10)(2e) @minjenv.nl>;
(10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e) (FIN/AL) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minInv.nl'
<(10)(2e) @minInv.nl>; (10)(2e) @minInv.nl' <(10)(2e) @minInv.nl>
CC: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: DG overleg LVB/Naturvergunning Schiphol

En nu met bijlagen.

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

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 17:32

Aan (10)(2e) (IRF) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl> (10)(2e)
((10)(2e)) (AL GT) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl>; (10)(2e) @minezk.nl'
<(10)(2e) @minezk.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minbzk.nl>; (10)(2e) @minjenv.nl' <(10)(2e) @minjenv.nl>;
(10)(2e) @minaz.nl' <(10)(2e) @minaz.nl> (10)(2e) (FIN/AL) <(10)(2e) @minfin.nl>; (10)(2e) @minlnv.nl'
<(10)(2e) @minlnv.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 LVB/Naturvergunning Schiphol

Allen,

Aanstaande maandag is een dg-overleg gepland in de aanloop naar een derde bewindspersonenoverleg over het LVB Schiphol. In opdracht van het BWO is deze week gewerkt aan fiches over stikstof, geluid en een tussenstand rond de second opinion (JenV). Bijgaand de concept-fiches. Maandag maken we hier de laatste slag op.

Vanmiddag zijn medewerkers van de verschillende departementen bijgepraat. Wij zorgen dat zij de conceptnotities ook vandaag nog ontvangen.

Goed weekend

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

To: (10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl
Cc: (10)(2e) (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) - DGLM (10)(2e) @minienw.nl;
(10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl (10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e)
(10)(2e) (10)(2e) @minlnv.nl
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Tue 10/26/2021 7:40:56 AM
Subject: RE: Vragen formatie SPL en Lelystad
Received: Tue 10/26/2021 7:40:56 AM

Ha (10)(2e)

We zijn nog wat aanpassingen aan het doen, dus er is nog niks naar de tafel gegaan. Ik bel je wel even zodra ik meer weet.

(10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>
Datum: dinsdag 26 okt. 2021 8:36 AM
Aan: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>
Kopie: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e) (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>,
(10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e)
(10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e)
<(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>, (10)(2e)
(10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>
Onderwerp: RE: Vragen formatie SPL en Lelystad

Beste (10)(2e),

Kun je me vertellen wat de bespreking met jullie minister heeft opgeleverd en wat er uiteindelijk richting de formatietafel is gegaan?

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

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

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

T (10)(2e)
M (10)(2e)
(10)(2e) @minlnv.nl

Secretariaat (10)(2e) @minezk.nl

Van: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 25 oktober 2021 10:29
Aan: (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>
CC: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e) - DGLM <(10)(2e) @minienw.nl>;
(10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>;
(10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e)
(10)(2e) @minlnv.nl; (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>;
(10)(2e) <(10)(2e) @minlnv.nl>
Onderwerp: RE: Vragen formatie SPL en Lelystad

(10)(2e)

Dank voor je mail. Ik zie dat de stukken nogal breed verspreid zijn. Gelet op de vertrouwelijkheid van een belangrijk deel van de stukken wil ik vragen hier echt uiterst secuur mee om te gaan.

(10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 25 okt. 2021 7:58 AM

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

Kopie: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2 (10)(2e)) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) : (10)(2e)@minInv.nl>, (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e)@minInv.nl> (10)(2e) (10)(2e)@minInv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e)@minInv.nl> (10)(2e) <(10)(2e)@minInv.nl>, (10)(2e) : (10)(2e)@minInv.nl> (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e)@minInv.nl>

Onderwerp: RE: Vragen formatie SPL en Lelystad

Beste (10)(2e),

Bij dezen reageer ik op jullie voorgestelde beantwoording van de vragen van de formatietafel. Ik heb hierbij afstemming gezocht met DG Stikstof, vanwege hun verantwoordelijkheid voor het bronmaatregelenpakket.

Overkoepelend wil ik de volgaende punten meedeelen:

(11)(1)

In de bijlage vind je onze opmerkingen in de vorm van tekstsuggesties en comments. Ik kan me voorstellen dat het zinvol is als (10)(2e) andaag nog contact heeft met (10)(2e)

Met vriendelijke groet,
(10)(2e)

(10)(2e)

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

Secretariaat (10)(2e)@minezk.nl

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

Verzonden: donderdag 21 oktober 2021 18:25

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

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

Onderwerp: Vragen formatie SPL en Lelystad

Beste (10)(2e)

Wij hadden al aangekondigd dat we bezig waren met het beantwoorden van vragen die de informateurs aan lenW hebben gesteld over Schiphol en Lelystad. Ik begreep dat (10)(2e)(10)(2e) hier gisteren ook al even contact over hadden. Gelet op jullie verantwoordelijkheid voor de natuurvergunning wil ik jullie graag informeren over de teksten die wij hebben gemaakt.

Bijgaand tref je de antwoorden die nu bij ons in de lijn zitten.

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Indien jullie nog echt

grote zaken zien, laat het ons dan ajb uiterlijk maandagochtend weten. Ik verwacht dat we maandagmiddag de stukken aan de informateurs zullen sturen.

Ik ben morgen met verlof (10)(2e)s beschikbaar, en ik neem aan dat jij of je collega's (10)(2e)n (10)(2e) ook weten te vinden indien nodig.

Met vriendelijke groet,

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

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

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

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 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) (IRF)[(10)(2e) @minfin.nl; (10)(2e) @minaz.nl[(10)(2e) @minaz.nl]; I (10)(2e)
((10)(2e)) (AL GT)[(10)(2e) @minfin.nl; (10)(2e) @minaz.nl; (10)(2e) @minaz.nl];
(10)(2e) @minezk.nl[(10)(2e) @minezk.nl]; (10)(2e) [(10)(2e) @minbzk.nl];
(10)(2e)@minjenv.nl[(10)(2e)@minjenv.nl]; (10)(2e) @minaz.nl[(10)(2e) @minaz.nl] (10)(2e) (FIN/AL)[(10)(2e) @minfin.nl]
Cc: (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) @minInv.nl[(10)(2e) @minInv.nl]; (10)(2e)
((10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) @minInv.nl[(10)(2e) @minInv.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Fri 11/5/2021 12:28:34 PM
Subject: technische uitleg problematiek luchthavenverkeerbesluit Schiphol en natuurvergunning
Received: Fri 11/5/2021 12:28:00 PM
[Technische uitleg problematiek luchthavenverkeerbesluit Schiphol en natuurvergunning](#)

Beste mensen,

In het DG-overleg van gisteren over Schiphol is afgesproken dat LNV en IenW (aanvullend op de notitie die in het eerdere DG-overleg en het BWO zijn gedeeld) een apart overleg plannen om een technische uitleg te geven van de verschillende vraagstukken die er spelen en hoe deze met elkaar samenhangen. Het gaat dan onder andere over het beleid van anticiperend handhaven en hoe zich dat verhoudt tot het LVB Schiphol, hoe dit beleid zich verhoudt tot het oude (maar nu nog wettelijk geldende) stelsel van handhavingspunten en wat de betekenis is voor het aantal vliegbewegingen dat door Schiphol in verschillende scenario's kan worden afgewikkeld. Maar ook hoe de afweging die LNV als bevoegd gezag voor de natuurvergunning (stikstof) moet maken van invloed kan zijn op het aantal vliegbewegingen en hoe het proces van de natuurvergunning en het LVB/MER Schiphol met elkaar samenhangen.

We hebben dit overleg gepland op maandag 8 november van 15.30 tot 16.30 uur. In de bijlage de uitnodiging voor de webex. Willen jullie mij (liefst vandaag) laten weten wie vanuit de verschillende departementen aan deze bijeenkomst deelnemen? Zoals (10)(2e) gisteren al aangaf is het van belang om de kring van mensen die op de hoogte is van dit vraagstuk beperkt te houden.

Met vriendelijke groet,

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



(10)(2e)

Bestuurskern

Project Schiphol
Cluster B

's-Gravenhage
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

(10)(2e)

(10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

nota ter informatie

Overleg Benschop inzake de stikstofproblematiek en
Schiphol

Datum

4 oktober 2021

Kenmerk

IenW/2021-BSK/265933

Bijlage(n)

3

Inleiding

Dinsdag 5 oktober heeft u een overleg met Benschop in opvolging van het bewindspersonenoverleg van vorige week over alternatieve oplossingsrichtingen voor de stikstofproblematiek. In dit overleg kan ook vooruitgebleekt worden op de diverse overleggen die deze week tussen LNV en Schiphol worden gevoerd over de natuurvergunning en de aanvullende vragen die LNV aan Schiphol hierover heeft gesteld. In deze nota een aantal aandachtspunten voor het overleg.

(11)(1)

Natuurvergunning

- Woensdag 6 oktober spreekt Schiphol met LNV over de door Schiphol opgesteld beantwoording van de vragen van LNV op de concept-natuurvergunning.
- In dat stuk (bijgevoegd) wordt de vergelijking gemaakt tussen de het Aanwijzingsbesluit uit 1996 en het LVB 2008.
- Belangrijkste punt dat daar voorligt is de onderstaande vraag van LNV: *"Ik verzoek u alsnog te beoordelen of de in uw aanvraag gehanteerde referentiesituatie (op basis van het LVB 2008) ook mogelijk zou zijn geweest op basis van het Aanwijzingsbesluit uit 1996 aan de hand van een realistische worst case-benadering. Ik verzoek u een en ander primair voor de in 1996 vastgestelde geluidzones voor het vierbanenstelsel inzichtelijk te maken. Subsidiair verzoek ik u dit ook inzichtelijk te maken voor het beoogde vijfbanenstelsel"*.
- Schiphol heeft in de stukken deze vergelijking gemaakt op basis van de geluidsruijnte (door middel van het 'totaal volume geluid' inzichtelijk te maken voor beide besluiten; 1996 en 2008).
- Echter LNV heeft in eerdere gesprekken aangegeven dat Schiphol ook de vergelijking op basis van stikstofdepositie tussen beide besluiten moest maken.
- U kunt met Schiphol verkennen wat de insteek van het overleg van aanstaande woensdag met LNV gaat zijn.
- U kunt aangeven dat u verwacht dat LNV vraagtekens heeft (evenals DGMI) bij de door Schiphol gekozen benadering.
- U kunt aangeven dat wij ook inzien dat er geen benadering kan worden gekozen die geen juridische risico's heeft.
- U kunt met dhr. Benschop verkennen hoe het vervolgtraject eruit moet zien.

(10)(2e)

(10)(2e)

Toelichting

Ga hier beknopt in op achtergronden, onderbouwing van argumenten, krachtenvelden, analyses, verslagen, aanschouwelijke voorbeelden, inzicht in de tastbare en evalueerbare resultaten, et cetera.

Werk met heldere tussenkoppen zodat de bewindspersoon snel kan beslissen wat te lezen.



TER BESLISSING

Datum

11 oktober 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/271468

Opgesteld door

(10)(2e), Bestuurskern

Beslistermijn

zo spoedig mogelijk

Uiterlijk bij

18 oktober 2021

Bijlage(n)

0

Aan
Van

Minister
DGLM

nota

Verslag BWO Stikstofproblematiek Schiphol

Aanleiding

buiten verzoek

bewindspersonenoverleggen. In de bijlage treft u een conceptverslag van het overleg dat is gevoerd over Schiphol inzake stikstof.

Gevraagd besluit

Uw akkoord op het verslag. Voorstel is om de voortgang van de onderstaande acties te bespreken na het herfstreces.

Toelichting

Tijdens de bespreking zijn de volgende aanvullende acties afgesproken:

(11)(1)

Samenvatting

Waarom
zo laat?

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

En punt van informeren kamer door LNV en IenW?



Minister

Er blijven na het extern salderen niet zo heel veel rood gekleurde gebieden over. Ik snap dat dit wel de lastigste gebieden zijn maar zou toch echt een uiterste poging willen wagen deze gebieden op groen te krijgen. Een ADC-toets is immers geen gemakkelijk traject.

Project Schiphol
Cluster B

's-Gravenhage
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

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

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

nota ter informatie

Tussenstand alternatieve oplossingsrichtingen
stikstofproblematiek Schiphol t.b.v. follow-up BWO

Datum

1 november 2021

Kenmerk

IenW/2021-BSK/293610

Bijlage(n)

1. Rapportage
stikstofproblematiek Schiphol

Inleiding

In deze nota wordt u geïnformeerd over de tussenstand met betrekking tot de zoektocht naar alternatieve oplossingsrichtingen voor de stikstofproblematiek op en rondom Schiphol. Dit ten behoeve van de bespreking hierover met u op 9 november. Op 4 november jl. is in een DG-overleg ook over de problematiek gesproken met de betrokken departementen. Hierover zult in het overleg worden geïnformeerd.

(11)(1)

U wordt binnenkort separaat geïnformeerd over het proces rondom de publicatie van de nota van antwoord met daarin de reacties op de zienswijze van het LVB en het onderliggende MER, evenals de aanvullingen op het MER. In die nota wordt ook ingegaan op eventuele raadpleging van de Commissie voor de m.e.r. en de totale planning.

Proces

Naar aanleiding van de bespreking in het BWO is gestart met een verkenning naar alternatieve oplossingsrichtingen. In deze verkenning is RHDHV aan de slag gegaan met:

1. Het maken van een overzicht van de opgave van Schiphol bij 100.000 (realistische worst-case scenario) vliegtuigbewegingen met een indicatie van de verkeersaantrekkende werking.
2. Verkennen van interne salderingsmogelijkheden van de deposities horende bij deze 100.000 vliegtuigbewegingen.
3. Verkennen van de externe salderingsmogelijkheden horende bij deze 100.000 vliegtuigbewegingen.
4. Kansrijkheid ADC toets voor Schiphol.
5. Aanvullende oplossingsrichtingen (andere landen en andere sectoren).

Over punten 1 t/m 3 wordt u in deze nota geïnformeerd. Eind van deze maand is ook zoals afgesproken het totale beeld inclusief punten 4 en 5 gereed. Ook zal JenV dan de juridische toets/second opinion (onder II) hebben afgerond.

Resultaten

1. Opgave

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Vervolg

Aan het eind van de maand wordt u verder geïnformeerd over:

4. ADC-toets

Indien blijkt dat dat verslechtingen, ook na intern en extern salderen, niet uitgesloten zijn, dan kan een ADC-toets worden doorlopen. Er kan dan een vergunning worden verleend indien:

A: Er geen alternatieven zijn,

D: Sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en

C: De nodige compenserende maatregelen worden getroffen.

In hoeverre dit spoor perspectieven biedt is op dit moment niet bekend en lastig in te schatten. De haalbaarheid van de ADC toets is mede afhankelijk van de precieze compensatieopgave na intern en extern salderen, en dat vraagt om gedetailleerde berekeningen. RHDHV zal hier de komende weken nog verder duidelijkheid over geven hoe een dergelijk traject eruit ziet en de mogelijke kansrijkheid ervan. Aandachtspunt daarbij is de doorlooptijd.

5. Aanvullende oplossingsrichtingen

Om inzicht te krijgen in mogelijke aanvullende oplossingsrichtingen is geïnventariseerd hoe in andere sectoren, in binnen en buitenland, wordt omgegaan met de stikstofproblematiek in relatie tot projecten. Dit heeft tot dusver geen kansrijke aanknopingspunten opgeleverd. Echter dit zal ook verder worden uitgediept.

Ook zal voor alle beschouwde oplossingsrichtingen een inschatting worden gemaakt van kosten, haalbaarheid en planning. Bij de haalbaarheid kan worden gekeken naar de juridische, economische en politieke/maatschappelijke haalbaarheid.

II Juridische toets/second opinion JenV

U zult ook worden geïnformeerd over de uitkomst van de juridische toets/second opinion (zie ook bijlage C). De analyse wordt gemaakt in opdracht van het bewindslidenoverleg (*opdrachtgever*). De juridische toets/second opinion wordt op dit moment basis van de beschikbaar gestelde stukken uitgevoerd door de directie Wetgeving en Juridische Zaken van het ministerie van JenV (*opdrachtnemer*). De uitkomst van de juridische toets/second opinion zal door JenV ter beschikking worden gesteld aan het bewindslidenoverleg Schiphol.

Bijlage A: stand van zaken/proces lopende natuurvergunningstraject

Begin juli 2021 heeft LNV aan Schiphol vragen over haar natuurvergunningsaanvraag 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.

(11)(1)

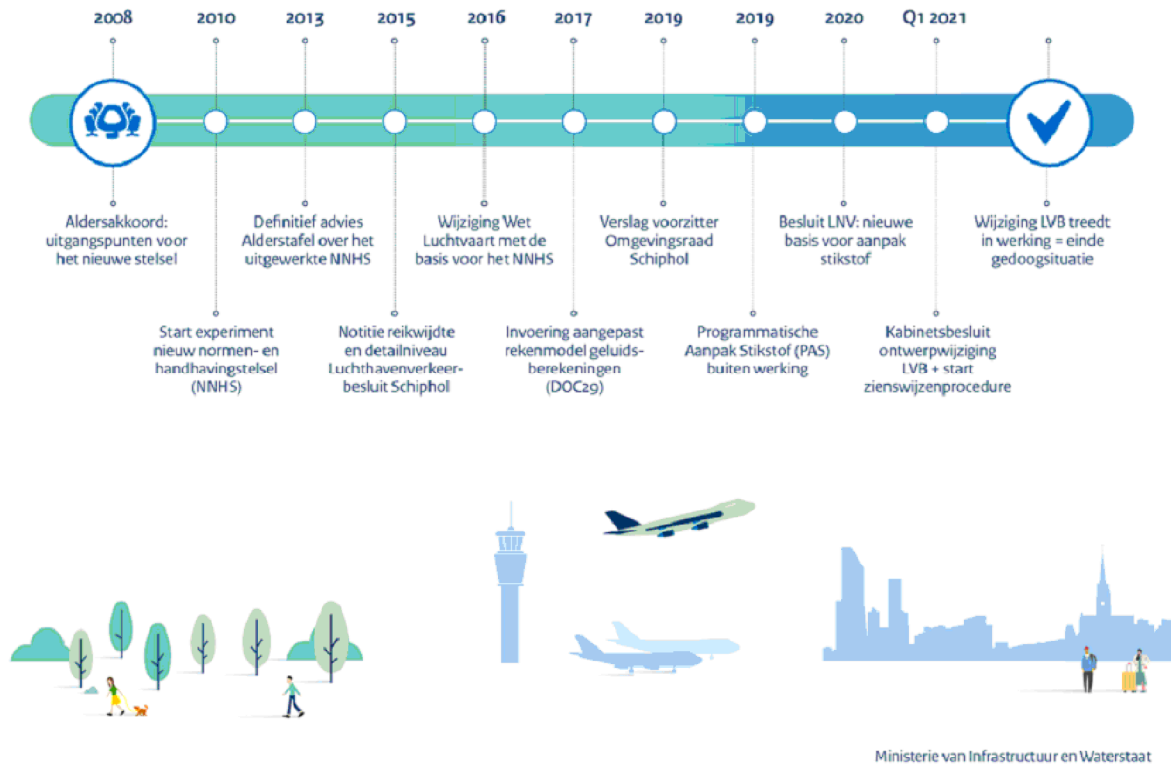
(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Tijdslijn Schiphol



Tijdspad 2021 stikstofproblematiek

- 26 januari 2021
 - Adviesaanvraag IenW aan Cie MER over MER NNHS
- 16 februari 2021 -29 maart ->
 - (eerst informeel) zienswijzenprocedure LVB + MER NNHS (6 week)
- 16 februari 2021 – 29 maart -
 - start zienswijzenprocedure natuurvergunning Schiphol(6 week)
- 21 april 2021
 - Toetsingsadvies waarin Commissie voor de m.e.r. oordeelt dat uitgangspunten voor de berekening van de stikstofdepositie deels onduidelijk zijn en deels niet consistent (21 april 2021)
- 6 juli 2021
 - Brief LNV met aanvullende vragen over toestemmingsituatie op Europese referentiedatum 1994 en te beoordelen of de in de aanvraag gehanteerde referentiesituatie (op basis van het LVB 2008) ook mogelijk zou zijn geweest op basis van het Aanwijzingsbesluit uit 1996
- 9 juli 2021
 - Besluit MR over maximale rekenafstand naar aanleiding van het advies van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof
- 30 september 2021
 - BWO stikstofproblematiek Schiphol



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

<Organisatie>
<Aanhef> <Titel> <Voorletters> <Tussenvoegsel>
<Achternaam>
<Adres>
<Postcode> <Plaats>

Bestuurskern
Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.platformparticipatie.nl
T 070-4568999

Uw kenmerk
IENW/BSK-2021/296514

Bijlage(n)
geen

Datum 9 november 2021
Betreft Voortgang Nota van Antwoord zienswijzenprocedure
ontwerp-Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Beste heer/mevrouw,

U heeft een zienswijze ingediend op de ontwerp-Wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, het bijbehorende Milieueffectrapport (MER NNHS) en/of de Regeling milieu-informatie Schiphol (RMI) die van 2 maart tot en met 29 maart 2021 ter inzage hebben gelegen. In totaal zijn er ongeveer 280 zienswijzen ontvangen die momenteel zorgvuldig worden verwerkt. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. op 21 april jl. een advies ingediend met aanbevelingen voor het MER. U kunt dit advies lezen op www.commissiemer.nl/adviezen/3526.

In dit bericht aan u als indiener van de zienswijzen informeren wij u over de voortgang van de nota van antwoord.

In de brief die 19 april 2021 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer is gestuurd, is aangegeven dat de minister rond de zomer de zienswijzen en de zogenaamde nota van antwoord aan de Kamer zal toesturen. Daarbij wordt ook het advies van de Commissie voor de m.e.r. betrokken. U kunt deze brief lezen op www.luchtvaartindetoekomst.nl, onder documenten Schiphol 2021.

Op 3 november 2021 is de Tweede Kamer opnieuw geïnformeerd over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. In deze brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is aangegeven dat er op dit moment geen stappen gezet kunnen worden in het proces richting een definitieve wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. Dit betekent dat ook de nota van antwoord op dit moment niet afgerond kan worden. U kunt deze brief lezen op www.luchtvaartindetoekomst.nl, onder documenten Schiphol 2021.

Het betreft de volgende alinea uit de kamerbrief van 3 november:

'Het is nog steeds het doel om op zo kort mogelijke termijn het LVB NNHS te verankeren. Er is echter samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd en het LVB. Omdat dit een complexe vergunningprocedure betreft, mede in relatie tot stikstof, en gezien het feit dat er nog beroep en hoger beroep

open staat tegen de vergunningverlening is de verwachting dat het nog enige tijd kan duren voordat een vergunning onherroepelijk is. Het is én belangrijk dat de rechtsgang zijn eigen traject en zorgvuldigheid kent, én tegelijkertijd ook belangrijk dat gewicht wordt toegekend aan de rechtsbescherming voor omwonenden en rechtszekerheid voor Schiphol. Daarom wordt parallel aan het natuurvergunningtraject een aantal juridische alternatieven onderzocht. Graag informeer ik uw Kamer nader over de stand van zaken. Gezien de lopende procedures zal dit een vertrouwelijke briefing betreffen. Totdat er duidelijkheid is over de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning kunnen geen stappen worden gezet in het proces richting een definitief LVB. Dit komt doordat de Nota van Antwoord tot die tijd niet definitief kan worden afgerond, omdat de stukken onderbouwend aan de natuurvergunningprocedure ook onderdeel uitmaken van het MER en de Nota van Antwoord.'

Bestuurskern

Datum

9 november 2021

Wij vragen u om begrip voor de tijd die wij nodig hebben om u een goede inhoudelijke reactie te geven op uw zienswijzen en daarmee stappen te zetten in de besluitvorming over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Heeft u naar aanleiding van dit bericht nog vragen over de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol? Dan kunt u contact opnemen met het projectteam via (10)(2g) @minienw.nl. Heeft u vragen over de procedure? Dan kunt u contact opnemen met de directie Participatie via (10)(2g) @platformparticipatie.nl.

Met vriendelijke groet.

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

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Tue 11/16/2021 9:16:08 PM
Subject: RE: Overgangsrecht
Received: Tue 11/16/2021 9:16:13 PM

Beste (10)(2e)

Vanuit onze kant kan ik deze reactie volgen. Ik formuleer dat op deze manier om de volgende reden:

(11)(1)

Groet,
(10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

-Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Datum: dinsdag 16 nov. 2021 3:10 PM
Aan: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Kopie: (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: Overgangsrecht

Beste (10)(2e),

Bijgaand tref je aan de concept reactie die wij voornemens zijn te versturen aan JenV naar aanleiding van hun concept-bevindingen t.a.v. het overgangsrecht. Graag verneem ik of je hierin kunt vinden.

Uit contacten met DGMI begrijp ik dat zij zich nu niet wensen te committeren aan een IenW reactie. Ik sluit niet uit dat ze op korte termijn wel nog hun opvattingen hierover naar voren zullen brengen, maar dat moeten we dan meer zien als hun opvatting in het licht van het verder te construeren denkproces richting een definitief MER/passende beoordeling.

Gr,

(10)(2e)

Beste (10)(2e)

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Tot zover,

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Afdeling Lucht- en Scheepvaart
Rijnstraat 8 | Postbus 20901 | 2515 XP Den Haag
.....

T (10)(2e) / (11)(1)

F (10)(2e) [@minienm.nl](mailto: @minienm.nl)

To: (10)(2e) - HR.171 (10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) -
HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ
Sent: Thur 11/18/2021 12:02:17 PM
Subject: RE: overleg M 11.00 uur
Received: Thur 11/18/2021 12:02:18 PM

Dank, geen rare dingen opgevallen in gesprek.
Proces is beschreven en wordt nader uitgewerkt.

(11)(1)

(10)(2e)

(11)(1)

((10)(2e)) wil met ILT en mijzelf (althans HBJZ) doorpraten over signalement ILT ivm handhaving. Moet binnen 6 weken leiden tot reactie (is van 5/11). Daar heb ik nog wel input voor nodig.

M wil druk van beleid op EZ/LNV om een reactie te krijgen op adviezen LA/second opinions uiterlijk 7/12. Er moet snel een besluit komen van LNV.

Tot zover,

(10)(2e)(e)

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

Verzonden: donderdag 18 november 2021 10:30

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

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

Onderwerp: overleg M 11.00 uur

Beste (10)(2e)(e)

Ik heb zojuist de beide opdrachten doorgezonden gekregen die als ik het goed heb om 11.00 besproken worden met de minister. Ik heb een hele snelle scan kunnen doen.

Mijn inziens is voor ons nu m.n. de opdracht geluid van belang. Dit valt uiteen in:

(11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Tot even zover,

Gr,

(10)(2e)

To: (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) DGLM[(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]; (10)(2e) (10)(2e)
 DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) DGLM
Sent: Sat 12/4/2021 2:52:18 PM
Subject: RE: Overleg SPL zaterdag 4-12-2021 (stavaza weekendacties)
Received: Sat 12/4/2021 2:52:20 PM

Fijn (10)(2e) dank!

Van: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: zaterdag 4 december 2021 14:19
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (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) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) -
 HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>;
 (10)(2e) (10)(2e) - DGMI < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM
 < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Overleg SPL zaterdag 4-12-2021 (stavaza weekendacties)

Dag allemaal,

Naar aanleiding van ons overleg van zojuist, hieronder een stavaza/vervolgacties overzicht

Thema	Actie	Stand van zaken/vervolgacties
Stikstof	Contact met LNV/Schiphol -> DGLM (10)(2e) DGMI?	(10)(2e) DGMI spreekt met (10)(2e) LNV, koppelt terug aan (10)(2e) zodra (10)(2e) heeft gesproken. (10)(2e) plant apart overleg in met AZ, mogelijk (10)(2e)
Stikstof	Uitwerken van de voorkeursvariant, vergunning LNV voor situatie op Schiphol met 500.000 bewegingen, waar de 'lucht' uit is, hoe ziet de U-bocht er dan uit? Behorend bij deze voorkeursvariant is een pakket aan maatregelen voor de opgave voor beide problemen 4/5e baan en tussen 480k en 500k -> DGMI; (10)(2e) (10)(2e)	Nog niet bekend. (10)(2e) en (10)(2e) graag stavaza.
Stikstof	Matrix maken waarin alle varianten worden gescoord op een aantal criteria waaronder vergunbaarheid, rechtszekerheid voor Schiphol en omwonenden, proportionaliteit, houdt het stand bij de rechter, cascade effecten -> DGMI/HBJZ; (10)(2e) en (10)(2e)	(10)(2e) en (10)(2e) vullen overzicht en matrix varianten natuurvergunningen verder aan. Onder meer op: - Vergunbaarheid (doorlooptijd) - Juridische risico's (vanuit perspectief LNV) - Effecten sommatie geluid (toevoegen) - Anticiperend handhaven (toevoegen) - Cascade effecten, nader specificeren (geluidshinder omwonenden en operatie SPL) (10)(2e) belt met (10)(2e) DGMI om timing en

		proces te bespreken van afstemmen matrix/voorkeursvarianten met LNV en JenV - > DGMI en HBJZ ook goed aanhaken (10)(2e) vult voorkeursvarianten verder aan
Stikstof	Overzicht van alle varianten in de tijd: stroomschema -> HBJZ/DGLM; (10)(2e) en (10)(2e)	(10)(2e) vult stroomschema aan op basis van voorkeursvarianten matrix
Stikstof	Contact met JenV, oplossingsrichting sonderen -> DGLM; (10)(2e)	Actie, matrix voorkeursvarianten afstemmen met JenV (10)(2e)
Stikstof	Maatregelenpakket stikstof beschrijven, oplossend vermogen, voorwaarden die we er aan stellen, wat doet het in de tijd? -> DGLM; (10)(2e)	(10)(2e) pakt dit morgen (zondag) op
Stikstof	Kamerbrief -> DGLM; (10)(2e) (na BWO)	Komende week verder oppakken
(10)(2e) (10)(2e) buiten verzoek (10)(2e)		
Financiering stikstof en geluid	Financiering Stikstof en Geluid -> DGLM (10)(2e) en (10)(2e)	Loopt, (10)(2e) pakt op voor deel geluid, (10)(2e) zondag voor stikstof. Van belang voor gesprek met fin maandag, stuk impact op sector. Tarifiering, bijdrage sector.
Financiering stikstof en geluid	Stikstof: laatste inzichten over getallen nav actualiteit, opties uit presentatie, ons advies en wat ons minimum is om eruit te halen, hoe Fin tegen ons advies aankijkt	
Financiering stikstof en geluid	Geluid: notitie (10)(2e) waarin ook de impact op sector zit, opties uit presentatie, ons advies en wat wij minimaal eruit willen halen (principe vastleggen, deel geld binnenhalen, deel op algemene post), hoe Fin tegen ons advies aankijkt	
Financiering stikstof en geluid	Impact op sector: uit de notitie van (10)(2e) halen en als algemene bijlage. Gaat nu alleen over geluid. Stikstof aan toevoegen. ((10)(2e))	
(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) buiten verzoek		

Met vriendelijke groet,

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

M: (10)(2e)
E: (10)(2e) @minienw.nl
W: www.rijksoverheid.nl/ienw

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

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

Verzonden: zaterdag 4 december 2021 12:13

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

Onderwerp: Schiphol

Tijd: zaterdag 4 december 2021 13:00-14:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie:

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

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

Vergaderingsnummer (toegangscodes): (10)(2g)

Wachtwoord voor vergadering: (10)(2g)

Deelnemen aan vergadering

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

+31-2072-19842,,27401711111## Netherlands Toll

+1-650-215-5226,,27401711111## 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.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

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

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

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

To: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)
(10)(2e) HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - HBJZ
Sent: Thur 12/2/2021 1:16:01 PM
Subject: RE: RONDZENDMAP-2021/16306 U heeft een recordactie in CM, DGMI beslisnota M toetsingskader passende beoordeling Schiphol
Received: Thur 12/2/2021 1:16:02 PM

Net met (10)(2e) gesproken. Het leek ons beter dat zij deze nota gaat afdoen. Overigens is mij niets bekend van recent contact tussen (10)(2e) en (10)(2e) Ik sprak nog net met (10)(2e)

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

Van: (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 13:13
Aan: (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2021/16306 U heeft een recordactie in CM, DGMI beslisnota M toetsingskader passende beoordeling Schiphol

Ha (10)(2e),

In vervolg op je vraag van vanochtend, stel ik je hierbij op de hoogte dat de bijgaande nota van DGMI zojuist bij mij voor medeparaaf binnenkomt en dat ik die zo af ga doen.

Ik begrijp dat (10)(2e) en (10)(2e) hier steeds wel onderling contact over hebben gehad en elkaar hebben geïnformeerd, uiteraard met respect voor de rollenscheiding tussen DGLM en DGMI.

Vanuit die scheiding vind ik het best opmerkelijk dat (10)(2e) zelfs zojuist (12.31 uur) heeft geparafeerd op deze nota; maar goed, in elk geval, voorzover je hem nog niet had gezien via de DGLM lijn, dan bij deze in elk geval kopie tkn.

Groet
(10)(2e)

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

Van: (10)(2e) @minienm.nl < (10)(2e) @minienm.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 12:33
Aan: (10)(2e) HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RONDZENDMAP-2021/16306 U heeft een recordactie in CM, DGMI beslisnota M toetsingskader passende beoordeling Schiphol

Opmerking:
"donderdag 2 december 2021 om 12:31:05 (GMT+01:00) (10)(2e) :"

Opmerking toegevoegd vanuit de eParafeer app:
Vanwege spoed doorgezet. Belangrijk om over door te praten om beelden te delen.

Er staat een recordactie voor u klaar in CM. Open bijgevoegde bijlage om in CM de recordactie van record (RONDZENDMAP-2021/16306) te kunnen uitvoeren.

De deadline voor het uitvoeren van de recordactie is 9-12-2021 at 11:14.

Om de informatie en het bestand alleen te bekijken, kunt u de volgende link naar de CM webclient gebruiken:
https://cm-web.frd.shsdir.nl/ContentManager?uri=16427015&t=record&lang=ln_dutch&mbd=false

--
Dit e-mailbericht is automatisch gegenereerd door CM (01 Productie).
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)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl];
(10)(2e)) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Tue 10/12/2021 3:50:30 PM
Subject: RE: scenarios natuurvergunning
Received: Tue 10/12/2021 3:50:00 PM

Beste (10)(2e) ,

Je hebt er een heel kunstwerk van gemaakt!

Ik kan er morgen nu het overleg verschoven is naar de middag helaas niet bij zijn. In ieder geval mochten er vragen komen dan ter toelichting het volgende.

(11)(1)

Beroepsprocedures: deze bestaan uit beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Raad van State. Tijdsduur: reken maar op 3 jaar in totaal. Daarbij kan telkens ook een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend. Hierbij kan bijvoorbeeld verzocht worden om de vergunning tijdelijk te schorsen. Dus bijvoorbeeld om niet meer te mogen vliegen dan het bestaand recht. Ook hier moeten we rekening mee houden.

Gr,

(10)(2e)

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

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 16:27

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

Onderwerp: scenarios natuurvergunning

Een praatplaat voor morgen.

Graag reacties vandaag, anders stuur ik het rond:-)

(10)(2e) e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DG LM | Project Schiphol

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

To: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - HBJZ
Sent: Mon 11/15/2021 3:12:16 PM
Subject: RE: spoed Juridische analyse JenV: vraag 2
Received: Mon 11/15/2021 3:12:20 PM

Neem jij hierover contact op met (10)(2e) ?

Van: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 november 2021 15:03
Aan: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: spoed Juridische analyse JenV: vraag 2

Nee, ik ook niet.

Dat zal dan dus weer opnieuw gezien moeten worden: hoeveel vliegtuigbewegingen waren mogelijk op basis van het LVB 2003 en is dit LVB later ingeperkt? Bijvoorbeeld in 2008?

Van: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 november 2021 15:00
Aan: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: spoed Juridische analyse JenV: vraag 2

En wat betekent dit voor het aantal vliegtuigbewegingen? Hoe zit het met het onderzoek van JenV over anticiperend handhaven? Ik heb nog niets gezien.

Van: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 november 2021 14:53
Aan: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: spoed Juridische analyse JenV: vraag 2

Antwoord:

Significante effecten zijn te verwachten. Dit betekent dat hoe dan ook een passende beoordeling in aanvulling op het MER moet worden uitgevoerd. De vraag is echter wat wordt het vertrekpunt/referentiesituatie. (11)(1)

(11)(1)

Dus we trekken niets meer/minder in ons domein. Gaat enkel om de vraag welk vertrekpunt nemen we voor de PB. Voordeel: we hoeven dan niet meer terug naar 1996.

Het lijkt me wel dat de huidige passende beoordeling zoals deze ter visie heeft gelegen hierop aangepast moet worden. Deze gaat namelijk uit van vertrekpunt LVB 2008.

Van: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 15 november 2021 14:45
Aan: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: spoed Juridische analyse JenV: vraag 2

Hoi,
Hebben jullie al enige indicatie hoe wij deze vraag moeten gaan beantwoorden? Om 15.00 uur is er weer overleg met de M.
Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e) - HBJZ
Verzonden: vrijdag 12 november 2021 15:56
Aan: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Juridische analyse JenV: vraag 2

Ho(10)(2e)
Wat moeten ons voorbereiden op deze vervolgvraag. Hoe zouden we die moeten gaan beantwoorden?

Groet,
(10)(2e)

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

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 15:44

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

Onderwerp: RE: Juridische analyse JenV: vraag 2

Wat ik overigens nog niet zo goed kan doorgronden is het volgende: stel dat deze redenering houdt, dan moeten wij nog steeds een passende beoordeling doen in het kader van het mer Schiphol. Betekent dit dan dat we de hele discussie over referentiesituatie en dergelijke alsnog in ons eigen domein trekken? Of komen we dan uit op lvb2003/2008 en kan de huidige passende beoordeling een stevige basis bieden om het definitieve mer op te baseren? Ben benieuwd hoe dgmi dit dan zal zien.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: vrijdag 12 nov. 2021 3:29 PM

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

Onderwerp: FW: Juridische analyse JenV: vraag 2

Ter info. Reactie van LNV

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: vrijdag 12 nov. 2021 3:26 PM

Aan: (10)(2e) BD/DWJZ/JZW' <(10)(2e)@minjenv.nl>, (10)(2e) <(10)(2e)@minezk.nl>, (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) - HBJZ <(10)(2e)@minienw.nl>

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

Onderwerp: RE: Juridische analyse JenV: vraag 2

Beste (10)(2e)

Vast een paar eerste gedachten mijnerzijds over het doorwrochte stuk van (10)(2e) waarvoor uiteraard grote waardering.

Ik zie dat (10)(2e) conform de opdracht maximaal de ruimte zoekt. Het is denk ik aan IenW en LNV om daarbij de risico's te wegen, maar het zou misschien wel helpen als JenV zelf ook zou kunnen aangeven hoe groot het de kans inschat dat de rechter meegaat in de redenatielijn van (10)(2e). Daar moeten we het in komend overleg even over hebben. (11)(1)

(11)(1)

(11)(1)

Groet,

(10)(2e)

Van: (10)(2e) - BD/DWJZ/JZW <(10)(2e)@minjenv.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) uit.

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)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl];
(10)(2e) (10)(2e) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e) -
DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - DGMI
Sent: Mon 11/1/2021 10:23:16 AM
Subject: RE: spoedje
Received: Mon 11/1/2021 10:23:17 AM

Ha (10)(2e) ,

Zoiets?

Stand van zaken aanvulling MER LVB NNHS:

- Schiphol heeft afgelopen week het eerste deel van de aanvulling op het MER LVB NNHS opgeleverd.
- Schiphol heeft voor de aanbidding van de benodigde aanvulling op de passende beoordeling (integraal onderdeel van het MER) uitstel gevraagd tot 1 januari 2022.
- Op dit moment vindt op het eerste deel van de aanvulling een review plaats door het bevoegd gezag (DGMI).
- De passende beoordeling (eg. natuurtoets) ligt ook ten grondslag aan het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming (met LNV als bevoegd gezag). DGMI streeft met LNV naar inhoudelijke consistentie in de beoordeling.
- Op het moment dat ook de aanvulling op de passende beoordeling als aanvaardbaar is beoordeeld is de aanvulling op het MER definitief.

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

Verzonden: maandag 1 november 2021 10:01

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

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

Onderwerp: spoedje

Hi (10)(2e)

Kun jij met spoed antwoord geven op onderstaande vraag?

1. MER LVB NNHS

Vraag: wat is de stand van zaken van de aanvulling van het MER LVB NNHS?

Antwoord:

Is een vraag van de M nav de beantwoording sommatiebrief.
Kan kort lijkt me...

grt

(10)(2e) e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG LM | Project Schiphol

T. (10)(2e)
(10)(2e) @minienm.nl

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Thur 11/18/2021 5:00:37 PM
Subject: RE: Standpunt HBJZ notitie JenV
Received: Thur 11/18/2021 5:00:38 PM
[Standpunt HBJZ notitie JenV aanv LJ.docx](#)

Hoi(10)(2e)

Bijgaand in rood nog een kleine toevoeging nav vanochtend.

Groetjes,

(10)(2e)

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

Verzonden: donderdag 18 november 2021 16:49

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

Onderwerp: Standpunt HBJZ notitie JenV

Hoi(10)(2e)

Ik evenals LNV ons standpunt t.a.v. de JenV notitie op papier gezet. Ik heb hierbij gebruik gemaakt van de mail die ik reeds eerder verzonden heb.

Heb jij wellicht n.a.v. het besprokene hedenochtend nog aanvullingen/opmerkingen e.d.?

Gr,

(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Tue 10/12/2021 3:30:23 PM
Subject: RE: contact zoeken met (10)(2e)
Received: Tue 10/12/2021 3:28:00 PM
[werkafspraken bewindsliedenoverleg.docx](#)

Hoi (10)(2e),

Ja zeker. Zie bijgaand. Ik heb het maar zo praktisch mogelijk opgeschreven aan de hand van de werkafspraken die we hebben gemaakt.

(10)(2e) Jaf na het overleg aan dat ze er ook een blik vooraf op wilde werpen. Van haar heb ik zojuist nog een kleine aanpassing ontvangen en verwerkt. Graag ook jouw blik erop en dan kan ik het daarna rondmailen t.b.v. het overleg.

Waar we afgelopen vrijdag niet echt een afspraak over hebben gemaakt is het tijdsbestek. Het lijkt me dat we dat a.s. do nog moeten doen.

Gr,

(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 16:13
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: contact zoeken met (10)(2e)

Hoi(10)(2e)
Is het al gelukt om iets van een opdracht op papier te zetten?
Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - HBJZ
Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 16:13
Aan: (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: contact zoeken met (10)(2e)

Hoi(10)(2e)
Vergat je nog te vragen of jij telefonisch contact kunt zoeken met (10)(2e) (WJZ/EZK) over wie van WJZ deelneemt aan het werkgroepje dat deze week (donderdag) werkafspraken gaat maken over het verstrekken van stukken (adviezen LA etc.) aan JenV (10)(2e) n.a.v. de opdracht van het BWO.
Groet,
(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Sat 12/4/2021 11:13:19 AM
Subject: RE: DG-overleg 10.30: nadere appreciatie Nota anticiperend handhaven
Received: Sat 12/4/2021 11:13:21 AM

Ik heb tot twee keer toe (10)(2e) laten bellen met (10)(2e) ver wat de ILT wilde doen: nota openbaar of niet. Begrijp dat (10)(2e) vindt dat dit het signaal is dat naar buiten kan. Laten we goed toetsen of we nog delen moeten lakken. Het feit dat nota naar dg-overleg is gestuurd doet daar m.i. niet aan af.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Datum: vrijdag 03 dec. 2021 9:15 AM
Aan: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Kopie: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>, (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: DG-overleg 10.30: nadere appreciatie Nota anticiperend handhaven

Hoi (10)(2e) en (10)(2e),

Ik zag dat het ILT-signaal bij de stukken voor het DG-overleg om 10.30 zit. Ik ben gisteren benaderd door de ILT: (10)(2e) overweegt om bijgaand signaal openbaar te maken. M wil graag een appreciatie van HBJZ ten aanzien van lopende juridische procedures.

(11)(1)

(11)(1)

Groetjes,
(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - HBJZ
Verzonden: donderdag 2 december 2021 17:05
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - BSK < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HDJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: Clusteroverleg morgen: nadere appreciatie Nota anticiperend handhaven

Beste clustergenoten,

(10)(2e) overweegt om bijgaand signaal openbaar te maken. M wil graag een appreciatie van HBJZ ten aanzien van lopende juridische procedures.

(11)(1)

Groetjes,
(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - ILT < (10)(2e) @ilent.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 10:53
Aan: (10)(2e)) - ILT < (10)(2e) @ilent.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e)) - ILT < (10)(2e) @ilent.nl>
Onderwerp: nadere appreciatie Nota anticiperend handhaven

Hallo(10)(2e)en(10)(2e),

De minister heeft nav bijgevoegde nota gevraagd om nadere appreciatie van HBJZ, ook met het oog op lopende procedures. Kan het volledig in openbaarheid?

Zouden jullie deze vraag gezamenlijk willen beantwoorden? Ik begrijp dat(10)(2e)al betrokken is bij het formuleren van de beleidsreactie in de c-Kamerbrief.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Inspectie Leefomgeving en Transport
Directie Omgeving en Dienstverlening
Afdeling Netwerken
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
.....

(10)(2e)

(10)(2e) @ilent.nl

www.rijksoverheid.nl

To: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - HBJZ
Sent: Fri 11/26/2021 7:52:12 AM
Subject: RE: Duiding Juridische analyse JenV anticiperend handhaving
Received: Fri 11/26/2021 7:52:13 AM
[Anticiperend handhaven NNHS HBJZ.docx](#)

Hoi (10)(2e),

Hierbij een aangepaste versie, is het in orde zo?

Groetjes,
(10)(2e)

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

Verzonden: donderdag 25 november 2021 14:26

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

Onderwerp: RE: Duiding Juridische analyse JenV anticiperend handhaving

Hoi(10)(2e)

(11)(1)

Groet,
(10)(2e)

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

Verzonden: donderdag 25 november 2021 09:40

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

Onderwerp: Duiding Juridische analyse JenV anticiperend handhaving

Hoi (10)(2e) en(10)(2e)

Bijgaand een concept van het BWO-A4-tje over de J&V-notitie anticiperend handhaven voor commentaar. De opmerking van (10)(2e) in haar mail heb ik bij de IenW-reactie gezet, want de J&V-notitie is naar ik begreep definitief.

Groetjes,
(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Thur 11/11/2021 10:00:42 AM
Subject: RE: Notitie HBJZ Schiphol natuur, landingsrechten e.d.
Received: Thur 11/11/2021 10:00:44 AM

Ho(10)(2e)
Bijgaand stuk is wel zeer complex t.b.v. overleg met(10)(2e) Ik vind het al lastig om dit te begrijpen. Ga na de koffie nog eens lezen..
Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: woensdag 10 november 2021 11:40
Aan: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2 (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: Notitie HBJZ Schiphol natuur, landingsrechten e.d.

Beste (10)(2e) en (10)(2e) ,

In bijgaand document heb ik jullie vragen zo goed als mogelijk trachten te beantwoorden t.b.v. het overleg met(10)(2e) Hierbij heb ik getracht de diverse elementen/aspecten van de Wet natuurbescherming te betrekken en het is dus wat uitvoerig geworden... (10)(2e) heeft input geleverd voor de vraag over de landingsrechten.

Ik heb de notitie nog niet met (10)(2e) kunnen afstemmen.

Ik zit persoonlijk lastig om het overleg om 15:00 uur te kunnen bijwonen. Ik weet dat dit voor (10)(2e) en(10)(2e)helaas vandaag ook onmogelijk is. Dus wellicht kan ik morgen e.a. verder toelichten.

Tot even zover,

Gr,

(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Mon 12/6/2021 1:33:55 PM
Subject: RE: Matrix Stikstof 20210521 v2
Received: Mon 12/6/2021 1:33:56 PM

Ha (10)(2e)
Heb ik ingebracht. Deze past jammer genoeg niet meer in het steeds simpeler worden van het verhaal voor het BWO.
Groet,
(10)(2e)

Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 12:49
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Matrix Stikstof 20210521 v2

(11)(1)

Van: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Verzonden: maandag 6 december 2021 12:09
Aan: (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Matrix Stikstof 20210521 v2

Het gaat over de laatste optie in dit overzicht.

Van: (10)(2e)) - HBJZ
Verzonden: maandag 6 december 2021 11:10
Aan: (10)(2e) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2 (10)(2e)) - DGLM < (10)(2e) @minienw.nl>
CC: (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e)) - HBJZ < (10)(2e) @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Matrix Stikstof 20210521 v2

Hoi,
Wat ons betreft zou dit (zie nog enkele aanpassingen van (10)(2e)) moet zijn. Akkoord?
Groet,
(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
Cc: (10)(2e) (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e)) - HBJZ
Sent: Sat 12/4/2021 12:33:49 PM
Subject: RE: Varianten natuurvergunning Schiphol
Received: Sat 12/4/2021 12:33:51 PM

Ha (10)(2e)

Fijn dat je dit zo onder elkaar hebt gezet. Helder. Zelf denk ik wel dat we eerlijk moeten zijn dat de C variant wel op -- scoort. Denk dat we sowieso vooral de discussie krijgen hoe de rest naar dit rijtje kijkt.

Hier en daar kunnen zinnen denk ik nog wat korter en begrippen misschien in een noot uitgelegd of vervangen door een minder juridische term. Vind jij het goed dat we straks even na het overleg bellen?

Groet,

(10)(2e)

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

Verzonden: zaterdag 4 december 2021 12:16

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

Onderwerp: Varianten natuurvergunning Schiphol

Beste allen,

Hierbij voor zo dadelijk ter bespreking. Betreft de uitwerking van de varianten met inbegrip van matrix. Ik heb de eerste optie wat scherper aangezet en de mogelijkheid van (11)(1) omdat dit a) juridisch ingewikkeld is en b) we gisteren duidelijk aankoersen op variant C.

Gr,

(10)(2e)

To: (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - HBJZ[(10)(2e) @minienm.nl]
From: (10)(2e) - HBJZ
Sent: Wed 10/6/2021 11:01:07 AM
Subject: terugmelding overleg (10)(2e) hedenochtend
Received: Wed 10/6/2021 11:01:00 AM

Beste (10)(2e) en (10)(2e),

Het overleg sprong vanochtend alle kanten op, maar hierbij de belangrijkste zaken.

- (10)(2e) buiten verzoek
- Beleidspakket stikstof moet binnen drie weken gereed zijn (onderzoek RDHV)
- Schiphol heeft vandaag overleg met LNV omtrent de wijze waarop door Schiphol verschilberekening wordt ingestoken (a.d.h.v. totaal volume geluid). Na vandaag meer duidelijkheid hierover. Verzoek om n.a.v. hiervan 'routeboom' op te stellen (hoe verder en met welke stappen moeten we rekening houden) actie DGLM, DGMI en HBJZ
- A.s. vrijdag gesprek met LNV en JenV over second opinion door JenV op referentiesituatie. (11)(1) (10)(2e)
- Informeren TK Schiphol/natuurvergunning (10)(2e) en (10)(2e) overleg met (10)(2e) hierover vandaag.

Gr,

(10)(2e)

To: (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) -
DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) (10)(2e)) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)
(10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) -
HBJZ[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e)) - DGMI[(10)(2e) @minienw.nl]
From: (10)(2e) - DGLM
Sent: Fri 12/3/2021 11:22:31 AM
Subject: Waardenburg
Received: Fri 12/3/2021 11:22:33 AM
[01-046 eindrapport\[56\].pdf](#)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

**Effecten van het vliegverkeer van en naar
Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot
de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de
Natuurbeschermingswet**

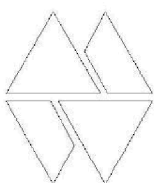
Een bijdrage in MER Schiphol 2003

R. Lensink
S.M.J. van Lieshout
S. Dirksen

Effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels
en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de
Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet

Een bijdrage in MER Schiphol 2003

R. Lensink
S.M.J. van Lieshout
S. Dirksen



Bureau Waardenburg bv

Adviseurs voor ecologie & milieu

Postbus 365, 4100 AJ Culemborg

Telefoon 0345 - 512710, Fax 0345 - 519849

e-mail wbb@buwa.nl website: www.buwa.nl

opdrachtgever: Rijksluchtvaartdienst, Programmadirectie ONL

11 juni 2001
rapport nr. 01-033

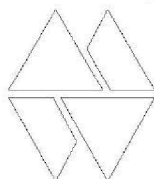
Status uitgave:	Eindrapport
Rapport nr.:	01-033
Datum uitgave:	11 juni 2001
Titel:	Effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet.
Subtitel:	Een bijdrage in MER Schiphol 2003
Samenstellers:	drs. ing. R. Lensink drs. S.M.J. van Lieshout drs. S. Dirksen
Aantal pagina's inclusief bijlagen:	082
Project nr.:	01-046
Projectleider:	drs. ing. R. Lensink
Naam en adres opdrachtgever:	Rijksluchtvaartdienst, Programmadirectie ONL, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Referentie opdrachtgever:	DGRDL/ONL/L01.450106, 14 maart 2001
Akkoord voor uitgave:	Hoofd Sector Vogelecologie drs. S. Dirksen
Paraaf:	

Bureau Waardenburg bv is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van werkzaamheden of andere gegevens verkregen van Bureau Waardenburg bv; opdrachtgever vrijwaart Bureau Waardenburg bv voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

© Bureau Waardenburg bv / Rijksluchtvaartdienst, Programmadirectie ONL

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van opdrachtgever hierboven aangegeven en is zijn eigendom. Niets uit dit rapport mag worden vervaardigd en/of openbaar gemaakt worden d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever hierboven aangegeven en Bureau Waardenburg bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssorgstelsel van Bureau Waardenburg bv is door CERTIKED gecertificeerd overeenkomstig ISO 9001.



Bureau Waardenburg bv

Adviseurs voor ecologie & milieu

Postbus 365, 4100 AJ Culemborg
Telefoon 0345 - 512710, Fax 0345 - 519849
e-mail wbb@buwa.nl website: www.buwa.nl

Voorwoord

Door de Rijksluchtvaartdienst (RLD), Programmadirectie ONL, wordt het MER Schiphol 2003 voorbereid. In dit MER zal ondermeer aandacht worden besteed aan de mogelijke effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet. De RLD heeft Bureau Waardenburg verzocht een rapportage over deze problematiek op te stellen. Deze rapportage zal een bijdrage vormen voor genoemde MER.

Binnen Bureau Waardenburg is een projectteam gevormd dat bestond uit R. Lensink (projectleider), S.M.J. van Lieshout, S. Dirksen en R. van de Haterd (GIS). Vanuit de opdrachtgever is het project begeleid door drs. A. Zantinge (projectleider), bijgestaan door T. Ahrens, M. van den Bosch, J. Gosse, A. van der Groef en R. Zuurmond. Aanvullende informatie is verkregen van F. Wubben (NLR). Zij worden allen bedankt voor de prettige en voortvarende samenwerking.

Inhoud

Voorwoord.....	3
Samenvatting.....	7
1 Inleiding.....	9
1.1 Probleemstelling.....	9
1.2 Dit rapport.....	10
2 Materiaal en methoden.....	11
2.1 Gegevens vliegverkeer.....	11
2.2 Gegevens verstoring van vogels en andere fauna door vliegverkeer.....	11
2.3 Gegevens beschermde status van gebieden en soorten.....	11
3 Inventarisatie vliegverkeer van en naar Schiphol.....	13
3.1 Schiphol.....	13
3.2 Vliegverkeer.....	13
3.3 Route stelsels.....	14
3.4 Vlieghoogtes.....	15
4 Relatie fauna en vliegverkeer.....	19
4.1 Mogelijke effecten van vliegverkeer.....	19
4.2 Model benadering.....	20
4.3 Effecten van verstoring.....	21
4.4 Tolerantie.....	27
4.5 Verstoring door geluid.....	30
4.6 Kritische hoogte en afstand voor effecten.....	33
4.7 Typen vliegverkeer.....	36
4.8 Conclusie.....	38
5 Gebieden en soorten met een beschermde status.....	41
5.1 Vogelrichtlijn (1979).....	41
5.2 Habitatrichtlijn (1992).....	42
5.3 Natuurbeschermingswet (1998).....	42
5.4 Soorten.....	43
5.5 Beoordelingskader vanuit Vogel- en Habitatrichtlijn en NB-wet.....	47
6 Mogelijke knelpunten en knelsoorten.....	49
6.1 Uitgangspunten.....	49
6.1.1 De huidige situatie.....	49
6.1.2 De toekomstige situatie.....	50
6.2 Criteria voor een beoordeling.....	52
6.2.1 Hoogte en afstand.....	52
6.2.2 Tolerantie en gewenning.....	55
6.2.3 Criteria.....	55
6.3 Overzicht mogelijke knelpunten.....	56
6.4 Overzicht mogelijke knelsoorten.....	57

7	Knelpunten en knelsoorten	61
7.1	Knelpunten en knelsoorten in de 2000-3000 ft zone	61
7.2	Knelpunten en knelsoorten in de 0-2000 ft zone	63
7.3	Knelpunten en knelsoorten met kleine burgerluchtvaart	63
8	Conclusies en aanbevelingen.....	65
8.1	Conclusies	65
8.2	Ontbrekende kennis	66
8.3	Mitigeren en/of compenseren ?	66
8.4	Aanbeveling	67
9	Literatuur	69

Samenvatting

Door de Rijksluchtvaartdienst (RLD), Programmadirectie ONL, wordt het MER Schiphol 2003 voorbereid. In dit MER zal ondermeer aandacht worden besteed aan de mogelijke effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet. Het onderhavige rapport vormt voor dit onderdeel een bijdrage in genoemd MER.

Vanaf 2003 gaat Schiphol over van een vier- naar een vijf-banenstelsel. Dan wordt de vijfde baan in gebruik genomen en het gebruik van de thans aanwezige vier banen zal veranderen. Doel hiervan is dat de capaciteit van de luchthaven wordt vergroot en het gebruik binnen een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen blijft.

Over de mogelijk versturende effecten op vogels en andere fauna rond Schiphol als gevolg van het huidige gebruik is geen kennis beschikbaar. Op grond van literatuurgegevens mag worden aangenomen dat dergelijke effecten zich ook rond Schiphol voordoen. Op mogelijke effecten van vliegverkeer op vogels en andere fauna wordt in hoofdstuk 4 uitgebreid ingegaan. Verstoring van vogels of andere fauna kan, via een aantal stappen, een negatief effect hebben op de populatie(-omvang) van soorten. Op grond van gepubliceerd onderzoek zijn bij vlieghoogtes lager dan 3000 ft en op afstanden van minder dan 2 km versturende effecten van de grote burgerluchtvaart te verwachten. In gebieden met vlieghoogtes tussen 2000 en 3000 ft kunnen op grond van beschikbare kennis milde vormen van verstoring verwacht en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2000 ft ook zwaardere vormen van verstoring. De versturende effecten hebben een visuele en/of een auditieve component. Op grond van de huidige kennis kan hier geen nader onderscheid in beide worden gemaakt. Daarnaast vergroot een toename in de vliegfrequentie de kans op negatieve effecten op organismen door verstoring.

Het voorkomen van soorten met een beschermde status in de omgeving van Schiphol is samengevat in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk is ook de ligging van de speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn en de argumentatie van de aanwijzing samengevat. Daarnaast is een tabel opgenomen van de aanwijzing van gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Om tot een beoordeling van mogelijke effecten te komen wordt in dit rapport een vergelijking gemaakt tussen het huidige gebruik van Schiphol met een vier-banenstelsel en het gebruik van de luchthaven vanaf 2003 met een vijf-banenstelsel. Op basis hiervan is aangegeven in welke gebieden voor vogels en andere fauna een verbetering van de verstoringstoestand optreedt en in welke gebieden een verslechtering (hoofdstuk 6). Door de verandering in mogelijk versturende effecten af te zetten tegen de ligging van relevante gebieden of plekken van voorkomen van soorten wordt een indicatie van de mogelijke effecten van verstoring gegeven.

In het gebied met vlieghoogtes beneden 2000 ft liggen geen gebieden die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen als speciale beschermingszone. Daarnaast komen er weinig soorten voor die op bijlagen van één van beide richtlijnen

zijn vermeld. Bovendien zijn er voor soorten met een beschermde status vermoedelijk geen negatieve verandering te verwachten. De Oosteinderpoel nabij Schiphol heeft een beschermde status in het kader van de Natuurbeschermingswet. De motieven voor deze aanwijzing zijn van botanische aard. De waarden van het gebied worden niet of nauwelijks beïnvloed door het vliegverkeer. Daarnaast zal boven dit gebied de intensiteit van het vliegverkeer niet veranderen (hoofdstuk 6 en 7).

In het gebied met vlieghoogtes tussen 2000 en 3000 ft liggen wel verschillende speciale beschermingszones. De vliegintensiteit boven deze gebieden zal niet veranderen, waardoor zich naar verwachting geen significant negatieve effecten zullen voordoen. Ook onder soorten met een beschermde status die buiten deze gebieden voorkomen, vallen evenmin significante effecten te verwachten. Op de vijfde baan zal de intensiteit van het vliegverkeer sterk toenemen; met vooral een potentieel negatief effect voor gebieden en soorten met een beschermde status die in het verlengde van de baan liggen. Binnen het bereik van deze baan bevinden zich geen gebieden en soorten met een beschermde status. Hier zijn dan ook geen significant negatieve effecten te verwachten.

Op basis van de huidige inzichten is het aannemelijk dat vogels en andere fauna welke in de omgeving van Schiphol voorkomt een aanzienlijke tolerantie en gewenning ten opzichte van vliegverkeer hebben; meer dan op grond van de literatuur (hoofdstuk 4) verwacht mocht worden. Waar de grenzen van de tolerantie feitelijk liggen, is onbekend. Evenmin bestaat er veel inzicht in het onderliggende mechanisme. Dergelijke kennis is gewenst om de conclusies uit onderhavige studie verder te onderbouwen en om inzicht te krijgen in het voorkomen van vogels en andere fauna in relatie tot het gebruik van de vijfde baan.

1 Inleiding

Door de Rijksluchtvaartdienst (RLD), Programmadirectie ONL, wordt het MER Schiphol 2003 voorbereid. In dit MER zal ondermeer aandacht worden besteed aan de mogelijke effecten van het vliegverkeer van en naar Schiphol op vogels en andere fauna in relatie tot de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet. Het onderhavige rapport vormt voor dit onderdeel een bijdrage in genoemd MER.

1.1 Probleemstelling

De Vogelrichtlijn is in 1979 door de Europese Commissie vastgesteld en de Habitatrichtlijn in 1992. Beide richtlijnen hebben een dwingend karakter. De lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht beide richtlijnen in hun nationale wetgeving te implementeren. Zolang dit nog niet het geval is, dan wel in geval van strijdigheid, zijn beide richtlijnen prioritair ('rechtstreekse werking'). De afgelopen jaren zijn op grond van artikel 27, lid 1, van de Natuurbeschermingswet 1998 een groot aantal gebieden in Nederland aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. Dergelijke gebieden worden gemakshalve Vogelrichtlijngebieden genoemd. Een deel van de Vogelrichtlijngebieden is in het kader van de Ramsar Conventie (1972) in hetzelfde aanwijzingsbesluit tevens aangewezen als 'watergebied van internationale betekenis'.

Voor Nederland zijn verschillende gebieden aangemeld als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn. Deze aanmeldingen wachten nog op het fiat van de Europese Commissie. Dergelijke gebieden worden gemakshalve Habitatrichtlijn-gebieden genoemd. Een aantal aanwijzingen overlappen met die van de Vogelrichtlijn.

Daarnaast zijn gebieden aangewezen als Beschermd Natuurmonument op grond van artikel 10 van de Natuurbeschermingswet 1998. Ook deze aanwijzingen kunnen overlappen met aanwijzingen in het kader van de Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn.

Een tweede aspect is dat een aantal vogel- en andere diersoorten op grond van beide richtlijnen speciale bescherming genieten. De betrokken soorten zijn vermeld op bijlage 2 en 4 van de Habitatrichtlijn of bijlage 1 van de Vogelrichtlijn.

Toekomstig gebruik van Schiphol zal getoetst moeten worden aan de voorwaarden die de Vogel- en Habitatrichtlijn stellen. Artikel 6 van de Habitatrichtlijn geeft voor beide richtlijnen het globale afwegingskader. Daarnaast zal toetsing plaatsvinden aan voorwaarden die de Natuurbeschermingswet 1998 stelt. Schiphol zelf ligt niet in een Vogelrichtlijn-, of Habitatrichtlijngebied dan wel Beschermd Natuurmonument. Het binnenkomende en uitgaande verkeer vliegt echter wel over dergelijke gebieden, en heeft mogelijk een effect op de aldaar aanwezige flora en fauna. De toetsing vindt derhalve plaats in het kader van de externe werking van genoemde richtlijnen en wet; dat wil zeggen dat veranderingen buiten de beschermde gebieden een negatief effect kunnen hebben op deze gebieden of op bepaalde soorten met een beschermde status. Vogel- en Habitatrichtlijn gaan uit van een 'passende beoordeling' van effecten. Hiermee wordt bedoeld dat voor alle relevante gebieden en/of soorten geplande

ingrepen op hun interne en externe effecten worden beoordeeld. Het onderhavige rapport kan worden opgevat als een 'passende beoordeling'.

Over de mogelijk verstorende effecten op vogels en andere fauna van het huidige gebruik van Schiphol is niets bekend. Op grond van literatuurgegevens mag echter worden aangenomen dat dergelijke effecten zich voordoen. Hierop wordt in hoofdstuk 4 uitgebreid ingegaan. Om tot een beoordeling van mogelijke effecten te komen wordt in dit rapport een vergelijking gemaakt tussen de huidige en de toekomstige situatie. De belangrijkste parameter in deze is de verandering in het baangebruik vanaf 2003. Op basis hiervan kan worden aangegeven in welke gebieden voor vogels en andere fauna een verbetering van de verstoringstoestand optreedt en in welke gebieden een verslechtering. Door de verandering in mogelijk verstorende effecten af te zetten tegen de ligging van relevante gebieden of plekken van voorkomen, wordt een indicatie van de mogelijke effecten van verstoring gegeven.

1.2 Dit rapport

Om de geschetste problematiek in kaart te brengen zijn allereerst een aantal gegevensbronnen geordend. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het toekomstige vliegverkeer van en naar Schiphol, vliegtuigtypes, relevante vlieghoogtes, vliegroutes en baangebruik. In hoofdstuk 4 wordt de beschikbare kennis over de relatie tussen fauna en verstoring door vliegverkeer besproken. Dit overzicht mondt uit in een duiding van kritische hoogtes en afstanden voor verschillende vormen van luchtvaart. In hoofdstuk 5 worden relevante elementen uit Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet samengevat. In hoofdstuk 6 worden deze drie gegevenssets in samenhang geanalyseerd. Uit deze analyse rolt een kaartbeeld met daarop de mogelijke ruimtelijke knelpunten in de relatie tussen vliegverkeer en de aanwijzing als Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijn- of Beschermd Natuurmonument. Voorts rolt hieruit een lijst met soorten buiten deze beschermde gebieden, die mogelijk hinder hebben van het vliegverkeer.

In hoofdstuk 7 volgt een nadere analyse van de knelpunten en knelsoorten uit hoofdstuk 6. Deze analyse vindt plaats in het licht van artikel 6 van de Habitatrichtlijn (het afwegingskader) en van de Natuurbeschermingswet. Waar nodig en mogelijk worden bouwstenen voor oplossingsrichtingen aangedragen.

2 Materiaal en methoden

2.1 Gegevens vliegverkeer

Voor Schiphol wordt thans een MER opgesteld dat betrekking heeft op de periode 2003-2010. Dit MER is noodzakelijk omdat in 2003 de vijfde baan (5P) in gebruik wordt genomen en wel op basis van een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen. Voor de beschrijving van het verwachte gebruik van Schiphol is zoveel als mogelijk uitgegaan van datasets die voor het MER 2003 beschikbaar waren. Deze zijn voor onderhavige studie door de Rijksluchtvaartdienst, Programmadirectie ONL, aan Bureau Waardenburg beschikbaar gesteld.

Een deel van de beschikbaar gestelde datasets heeft een voorlopig karakter omdat ten tijde van dit onderzoek een aantal gegevens nog moest worden aangevuld. Deze aanvullingen gaan veelal over nuanceringen die voor de onderhavige studie niet van doorslaggevend belang zijn. De kennis over dosis-effect relaties tussen vliegverkeer en fauna is dermate beperkt dat genoemde nuances geen wezenlijk effect op de bereikte conclusies hebben.

2.2 Gegevens verstoring van vogels en andere fauna door vliegverkeer

Voor deze studie is bestaande kennis over de relatie tussen vliegverkeer en (verstoring van) vogels en andere fauna in een literatuurstudie gerangschikt en toegankelijk gemaakt. De basis voor deze literatuurstudie bestond uit de bronnen die gebruikt zijn voor het rapport 'Relaties tussen de vlieghoogte van de kleine burgerluchtvaart en de verstoring van fauna – een overzicht van bestaande kennis' (Lensink & Dirksen 2000). Voorts zijn meer recente publicaties opgespoord door het raadplegen van de database 'Biological Abstracts'. Deze database is doorzocht met trefwoorden die gerelateerd zijn aan verstoring en vliegverkeer. Hierbij kwam naar voren dat slechts een klein deel van de literatuur over verstoring ingaat op de rol van vliegtuigen en in het bijzonder de effecten van de grote burgerluchtvaart op fauna. In vergelijking met de studie van Lensink & Dirksen (2000) is meer aandacht besteed aan de mogelijke effecten van geluid.

2.3 Gegevens beschermde status van gebieden en soorten

De Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet vallen onder de jurisdictie van het Ministerie van LNV. Aanwijzingsbesluiten, kaartmateriaal en aanvullende informatie zijn aldaar verkregen. Het kaartmateriaal van Vogel- en Habitatrichtlijn stamt uit 2000 en is nog steeds volledig. Het kaartmateriaal van Beschermde Natuurmonumenten is in 1996 vervaardigd. Bij regionale directies van LNV is gecheckt of er nieuwe gebieden zijn aangewezen, hetgeen niet het geval was. Daarnaast is een recent en volledig overzicht van Natuurbeschermingswet-gebieden aangetroffen in Swinkels (2000).

3 Inventarisatie vliegverkeer van en naar Schiphol

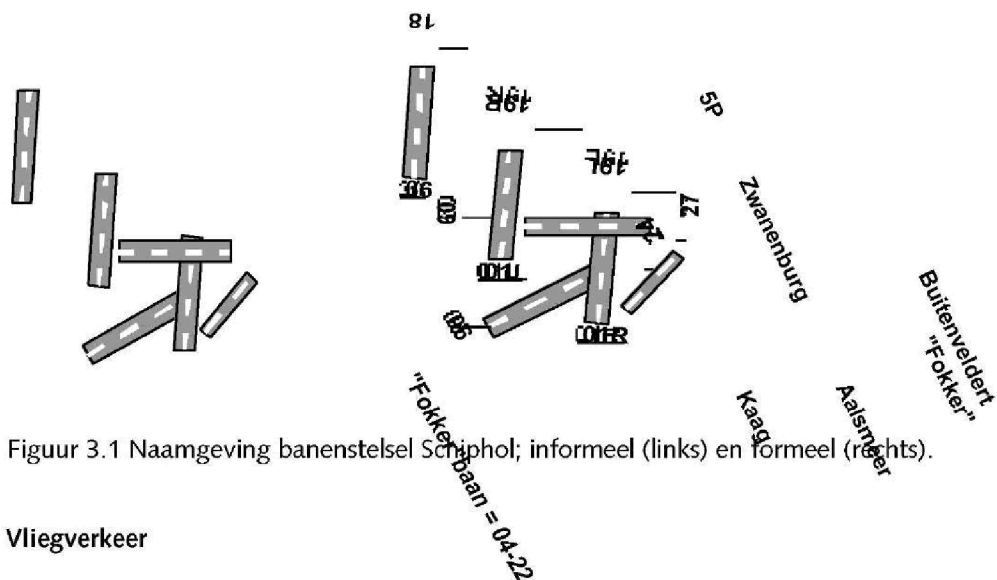
3.1 Schiphol

Vanaf 2003 gaat Schiphol over van een vier- naar een vijf-banenstelsel. Dan wordt de vijfde baan in gebruik genomen en het gebruik van de thans aanwezige vier banen zal veranderen. Doel hiervan is dat ò de capaciteit van de luchthaven wordt vergroot ò het gebruik binnen een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen blijft.

De grote burgerluchtvaart wordt vanaf 2003 op vijf banen afgehandeld; de Buitenveldertbaan, de Aalsmeerbaan, de Kaagbaan, de Zwanenburgbaan en de 5P baan. Het aantal vliegbewegingen zal het komende decennium toenemen> Voor deze studie is uitgegaan van een toename op de middellange termijn tot 600.000 bewegingen per jaar. Het huidige gebruik bedraagt 450.000 bewegingen per jaar.

Kleine burgerluchtvaart is en wordt afgehandeld op de Fokkerbaan op Schiphol-Oost. Tegenwoordig gaat het om bijna 20.000 bewegingen per jaar. De toekomstige ontwikkeling hiervan is niet in te schatten. Onder bijzondere omstandigheden (weer) maakt een deel van de grote burgerluchtvaart gebruik van deze baan.

De meeste vliegtuigbewegingen worden afgehandeld tussen 7.00 en 23.00 uur. Tussen 6.00-7.00 en 23.00-01.00 is het verkeer beperkt (in de randen van de nacht) en tussen 01.00 en 06.00 uur minimaal.



Figuur 3.1 Naamgeving banenstelsel Schiphol; informeel (links) en formeel (rechts).

3.2 Vliegverkeer

De grote burgerluchtvaart kent acht gewichtsklassen en daarbinnen per klasse vier geluidscategorieën. Voor ieder van de 32 combinaties van gewicht en geluid staat een bepaald vliegtuigtype model. De geluidbelasting van deze modeltypen wordt gekarakteriseerd door een 'footprint' van de start en de landing. Dit geeft de maximale geluidbelasting op de grond bij overvlucht. De footprint van de start is gebaseerd op een start met maximaal gewicht en vol vermogen; die van de landing op een neerkomen met 'reduced flaps'.

Voor deze studie zijn footprints van enkele zware typen vliegtuigen gebruikt; deze staan symbool voor de mogelijk maximale belasting met geluid van de omgeving (tabel 3.2). Tijdens een start is het beïnvloede gebied groter dan tijdens de landing. Voorts is het gebied dat wordt belast tijdens de landing veel smaller; de 55 dB contour strekt zich tijdens de landing uit tot 1-2 km ter weerszijden tegen 3-7 km tijdens het opstijgen. De zwaarste typen vliegtuigen maken 13-15% van het totale vliegverkeer uit. Naar verwachting zal het gebruik met de meest belastende vliegtuigtypen in het komende decennium afnemen.

Tabel 3.2 Oppervlakte van het belaste gebied (km²) volgens footprints van start en landing; geluid uitgedrukt in dB; de vermelde vliegtuigtypen zijn de zwaarste die Schiphol regelmatig aandoen.

	start			landing			aandeel (%)	
	55 dB	65 dB	75dB	55 dB	65 dB	75dB	2005	2010
B747-300	667	247	51	235	69	11	0,9	0,0
B747-400	484	168	31	218	77	12	4,8	5,4
MD-11	355	86	15	146	62	6	2,3	0,8
B767-300ER	203	45	9	147	45	7	3,9	4,3
B777-200	270	63	14	?	?	?	1,0	4,0

3.3 Route stelsels

Voor start en landing bestaan vaste routestelsels. Op kaart zijn deze aangegeven met lijnen. In de werkelijkheid staat de lijn voor het zwaartepunt van de betreffende route. Straalvliegtuigen wijken in het algemeen minder ver van de voorschreven lijn af dan propellervliegtuigen.

Iedere baan kent voor de start van een vliegtuig een stelsel van routes dat aansluit op het bestaande internationale routestelsel boven Nederland. Daarnaast ontziet dit startstelsel bebouwing. Hierdoor waaieren vliegtuigen al snel na de start uit.

Voor de landing worden vliegtuigen op hoogtes tot 2000 ft opgelijnd. Onder deze hoogte zetten ze op een voorgeschreven onderlinge afstand één voor één de landing in. Hierdoor bestaat het laatste deel van de landingsroutes uit een beperkt aantal corridors (het glijpad). 's Nachts worden vliegtuigen boven de 3000 ft opgelijnd om daarna de landing in lijn in te zetten. De rechte lijnen op figuur 6.2 geven de bandbreedte van het glijpad weer (96% betrouwbaarheid).

Voor de kleine burgerluchtvaart (vanaf Schiphol-Oost) gelden in de omgeving van het vliegveld voorgeschreven routes waarlangs de vliegtuigen binnenkomen dan wel vertrekken. De punten vanaf waar vliegtuigen buiten het voorgeschreven routestelsel van deze baan vliegen (de exit-punten) liggen binnen een straal van enkele kilometers van de baan.

3.4 Vlieghoogtes

De daling en landing worden in het algemeen onder een vaste hoek van 3° uitgevoerd. Hieruit volgt dat vliegtuigen zich op 15 kilometer van de landingsbaan op 2000 ft bevinden (figuur 3.3). Vliegtuigen die boven 3000 ft worden opgelijnd, hebben op ongeveer 19 kilometer voor de baan een hoogte van 3000 ft. Ver voor het bereiken van het beginpunt van het glijpad op 2000 of 3000 ft, wordt al op deze hoogte of hoger gevlogen.

De stijghoek tijdens de start is sterk afhankelijk van het startgewicht, het gebruikte motorvermogen en de hoeveelheid tegenwind. Bij een groot vermogen en veel tegenwind is deze veel steiler dan bij beperkt vermogen en zij- of meewind. Sommige vliegtuigen bevinden zich na 3 kilometer al op 3000 ft, de langzaamste stijgers pas na 20 km (figuur 3.2). Veruit de meeste vliegtuigen hebben na 10 km een hoogte van 2000 ft en na 15 km van 3000 ft.

De TMA punten (aansluiting op internationale routes in het Nederlandse luchtruim) liggen bij Alkmaar (TMA 1), Eemnes (TMA 2) en 50 km uit de kust van IJmuiden (TMA 3). De minimale vlieghoogte op de internationale vliegroutes is 6000 ft. Binnenkomend verkeer daalt tussen het TMA punt en het begin van het glijpad van de landing van 6000 naar 2000 ft. De route die daarin gevolgd wordt, varieert sterk en is vooral afhankelijk van het oplijnen voor de landing.

Voor de kleine burgerluchtvaart geldt boven land een minimale vlieghoogte van 1000 ft. Voor circuitvliegen (een rondje om de toren) van en naar het betrokken vliegveld geldt een minimale vlieghoogte van 700 ft. De voorgeschreven hoogtes worden tijdens de start na ongeveer een kilometer bereikt. Tijdens de landing vliegen de vliegtuigen vanaf een kilometer of eerder op genoemde hoogtes.

4 Relatie fauna en vliegverkeer

4.1 Mogelijke effecten van vliegverkeer

Schiphol zelf ligt niet in een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied dan wel Beschermd Natuurmonument. Binnenkomend en uitgaand vliegverkeer van Schiphol vliegt wel over gebieden met een beschermde status en kan mogelijk verstoring werken op de daar aanwezige fauna. Om te komen tot een beschrijving en beoordeling van mogelijke effecten van vliegverkeer op fauna wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de verschillende typen van verstoring door vliegverkeer. Tevens wordt geïnventariseerd op welke manieren verstoring het functioneren van organismen kan beïnvloeden. Verstoringsevoeligheid van een dier kan alleen beoordeeld worden in het licht van andere overwegingen waarvoor een organisme zich gesteld ziet. Hierbij kan een bepaalde mate van tolerantie optreden. Bij het inschatten van de ernst van de verstoring door vliegverkeer dient rekening gehouden te worden met het type vliegtuig, de hoogte en afstand van de verstoringsbron, de geluidsbelasting van het organisme en de duur van de verstoring.

Onder verstoring wordt verstaan:

De reactie van een dier onder invloed van menselijke aanwezigheid in de ruimste zin des woords, waardoor deze zijn natuurlijke gedragspatroon niet voortzet. Verstoring kan tot uitdrukking komen in veranderingen in gedrag, fysiologie, aantallen, reproductie of overleving en kan aldus gevolgen hebben voor de populatieomvang (Platteauw 1987, Cayford 1993).

Passerende vliegtuigen veroorzaken voornamelijk visuele en auditieve verstoring. In de meeste studies die gewijd zijn aan de effecten van vliegtuigen en vliegverkeer op dieren is geen onderscheid gemaakt tussen de visuele en auditieve aspecten van de passage van een vliegtuig (Busnel 1978). Vaak is het zeer lastig om visuele en auditieve aspecten van een verstoringsbron te scheiden. Vooralsnog bestaat het beeld dat verstoring door vliegtuigen een complex van factoren is dat is samengesteld uit visuele en auditieve componenten (Kempf & Hüppop 1996). De hieronder vermelde onderzoeksresultaten onderbouwen dit.

Visuele verstoring

In onoverzichtelijke landschappen horen vogels het geluid van een naderend vliegtuig vaak eerder dan dat ze het zien. Door Loosjes (1974) is waargenomen dat grauwe ganzen alert werden wanneer ze een vliegtuigje hoorden, maar pas opvlogen wanneer ze de geluidsbron konden zien. Zelfs de vrijwel geluidloze deltavliegers en hanggliders kunnen sterke vluchtreacties induceren, zoals voor gemzen, edelherten en steenbokken in de alpen is vastgesteld (Mosler-Berger 1994). Lorentz & Tinbergen wezen er al op dat vluchtgedrag voor silhouetten die op roofvogels lijken gedeeltelijk is aangeboren en daarnaast ook door aanleren wordt versterkt (Manning 1967). Uit bovenstaande kan worden afgeleid dat in verstoring van fauna door vliegtuigen zeker ook visuele aspecten een rol spelen.