

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 8/30/2022 11:27:42 AM
Subject: RE: Appendices LA
Received: Tue 8/30/2022 11:27:00 AM

Ok

Hoor ook graag of dit alleen impact heeft voor LA of breder. en als het implicaties heeft wil ik graag dat NLR ons zo feitelijk mogelijk meldt wat er aan de hand is en wat dit betekent zodat we zelf daar geen inschatting van hoeven te geven, en dit wellicht zelfs met opleg naar TK kan.

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

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 10:46

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Appendices LA

Hoi [5.1.2e],

Ter info zie onder. [5.1.2e] heeft morgen contact met de betreffende medewerker van NLR wat er nu exact aan de hand is. We informeren minister dan in de loop van de week met een voorstel voor hoe hier op een zorgvuldige wijze mee om te gaan.

[5.1.2e]

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

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 10:25

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Appendices LA

Beste [5.1.2e]

Ik begreep van [5.1.2e] dat er gisteren in MT gesproken is over de appendices met invoergegevens voor LA. Bij deze even een korte stand van zaken.

Tijdens mijn vakantie heb ik een mail gekregen van NLR dat een aantal vliegprofielen (die nodig zijn voor geluidberekeningen) binnen het Nederlands Rekenmodel leidt tot een verkeerde interpolatie uit de geluidstabellen. Dit geldt ook voor een aantal profielen die zijn gebruikt bij het geactualiseerde MER LA. Eerste indicatie is wel dat het nauwelijks effect zal hebben op de resultaten, omdat het maar een paar profielen betreft (ik begreep dat het vooral om circuitvluchten ging). De exacte impact kan ik nu nog niet beoordelen omdat de betreffende medewerker van NLR tot gisteren met vakantie was – die vraag staat nu uit bij het NLR; ga ik morgen achteraan bellen.

Procedure zou dan zijn om de betreffende profielen te laten aanpassen, en dan te publiceren. Dan zit er wel een delta tussen wat er in het MER gebruikt is en wat er gepubliceerd is. Hoe daarmee om te gaan moeten we bespreken met DGMI, maar hangt ook af van de impact op de resultaten.

Vervolg is wat mij betreft dus dat we eerst moeten afwachten wat de impact is en welke oplossingsrichting NLR ziet om de technische kant op te pakken. Daarna moeten we intern maar even kijken hoe verder, incl in hoeverre we de minister meenemen. Maar voor nu lijkt me dat nog te vroeg.

Mocht je meer willen weten moeten we maar een keer een half uurtje plannen.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 | Den Haag

T: +31 ([5.1.2e])

[5.1.2e]@minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

 Luchtvaartindetoeekomst.nl

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 11/24/2022 9:58:42 AM
Subject: RE: RONDZENDMAP-2022/14878 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, SPOED Nota M _
medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2023 _ advies [5.1.2e]
Received: Thur 11/24/2022 9:58:00 AM

Helder, hij kan door naar dbo

[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 23 november 2022 16:41

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2022/14878 Er is een door u voltooide recordactie ongedaan gemaakt, SPOED Nota M _
medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2023 _ advies [5.1.2e]

Hallo [5.1.2e],

Jouw suggesties in de nota zijn overgenomen. Hieronder vind je de antwoorden op je vragen die je in CM hebt gesteld, met dank
aan [5.1.2e]. Hopelijk beantwoordt dit je vragen.

met groet, [5.1.2e]

5.1.2i

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Opmerking:

"woensdag 23 november 2022 om 11:30:38 (GMT+01:00) [5.1.2e]"

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 2/10/2023 10:03:42 AM
Subject: RE: NRM appendices
Received: Fri 2/10/2023 10:03:44 AM

Ha [5.1.2e],
Voor alle LVB en LIB zaken is [5.1.2e] (zie c.c.) aanspreekpunt. Als het over rekenvoorschriften en -modellen gaat (bijv. NRM) zou ik wel graag in de c.c./informatieloop blijven. Dit verzoek richt ik aan [5.1.2e] (beiden).

Mvg,

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

Verzonden: vrijdag 10 februari 2023 09:27

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: NRM appendices

Ha [5.1.2e],
Wie gaat er bij POLS over het huidige LVB (met grenswaarden in NRM)?

Groet,

[5.1.2e]
[5.1.2e]

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 | Den Haag

.....
T: +31 ([5.1.2e])

[5.1.2e]@minienw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

.....
 Luchtvaartindetoeekomst.nl

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 2/13/2023 9:56:47 PM
Subject: RE: Toevoegen vliegtuigtypes aan huidige appendices Schiphol
Received: Mon 2/13/2023 9:56:49 PM

Hoi [5.1.2e],

Dank voor je mail.

Ik zal jou en [5.1.2e] uitnodigen om het er even over te hebben of het nog zin heeft om vliegtuigtypes aan de huidige appendices van Schiphol toe te voegen.

Voordat er een nieuw LHB komt met Doc 29.

Ik heb het even gegoogeld.. ik neem aan dat je hier met LHB het Participatie traject Luchthavenbesluit bedoelt?

Fijne avond, groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: maandag 13 februari 2023 13:46

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Toevoegen vliegtuigtypes aan huidige appendices Schiphol

Hi [5.1.2e]

Het klopt dat de gegevens nogal verouderd zijn en dat een heel aantal toestellen niet beschikbaar zijn. Niet alleen de allernieuwste, maar zelfs 737-800 en A320s niet. Actualiseren zou in principe handig zijn; dat had eigenlijk al eerder moeten gebeuren. Maar, dat gaat ook tijd kosten, want kan alleen door NLR gedaan worden. De vraag is dan of dat nog zin heeft voordat er een nieuw LHB komt met Doc29. Anderzijds, misschien beter om nu wel stappen te zetten omdat het allemaal nog niet zeker is dat e.e.a. zo snel gaat als gehoopt.

Ik ben betrokken/opdrachtgever bij de actualisatie van de invoergegevens voor regionale luchthavens, en heb ook een inhoudelijke achtergrond in het modelleren van vliegpaden en geluid. Dus in die zin logisch dat je bij mij uitkomt. Ik begrijp alleen niet helemaal waarom dit buiten het werkgebied van POLS zou liggen als het over Schiphol gaat. Lijkt mij dat POLS eerst moet besluiten of actualisatie nodig is, en daar ook zelf opdracht voor moet geven. Ik ben daar vanzelfsprekend wel graag bij betrokken vanwege ervaringen met regionaal.

Ik heb vanmiddag even met [5.1.2e] gebeld hierover. Lijkt me goed om een keer om tafel te zitten om van gedachten te wisselen.

Groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: donderdag 9 februari 2023 19:20

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Toevoegen vliegtuigtypes aan huidige appendices Schiphol

Beste [5.1.2e] en [5.1.2e],

De huidige appendices voor Schiphol (versie 12.3 uit 2014 – NLR applicatie) bevatten niet meer de laatste vliegtuigtypes.

Naar mijn idee gaan de appendices over geluidsbelasting rond luchthavens.

Er werd gerefereerd aan enkele nieuwe types zoals A320neo, Embraer 195 E2, A220, A350 en B737max.

Het NLR beheert de Appendices in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en kan niet zelfstandig besluiten tot het opstellen van een nieuwe versie.

Het zou buiten het werkgebied van POLS liggen. Hebben jullie enig idee wie er van het Min lenW kan besluiten tot het opstellen van een nieuwere versie?

Als ik bij jullie aan het verkeerde adres ben, hebben jullie dan enig idee bij wie ik te rade zou kunnen gaan?

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Afdeling Duurzame Luchtvaart

Rijnstraat 82515 | Den Haag | 12^e verdieping
Postbus 20901 | 2500 | Den Haag

M [5.1.2e]

682407

0004

5.1.2e

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

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

5.1.2e

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl];
[5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 2/22/2023 11:27:14 AM
Subject: FW: AppendicesViewer reactie
Received: Wed 2/22/2023 11:27:16 AM

Goedemorgen [5.1.2e] (s) [5.1.2e],

Zou één van jullie ajb [5.1.2e] globaal op de hoogte willen houden de appendices?

Hij is actief in de ORS/MRS en heeft al eerder contact gehad met [5.1.2e] (NLR) en via [5.1.2e] (IenW) is zijn vraag bij ons terecht gekomen.

Zie verder de mail trail hieronder.

Alvast hartelijk dank voor de moeite en een fijne dag,

[5.1.2e]

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 5/3/2023 12:02:17 PM
Subject: RE: appendices Schiphol
Received: Wed 5/3/2023 12:02:00 PM

Hallo [5.1.2e],
Dinsdag is voor ons alle drie ([5.1.2e]) een lastige dag. Woensdag zie ik bij mij en [5.1.2e] wel ruimte in het blok 14.00-15.30. [5.1.2e] zijn agenda blijft lastig. Schiet jij iets in voor ons met [5.1.2e] als optioneel?
Mvg,

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

Verzonden: woensdag 3 mei 2023 11:41

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: appendices Schiphol

Uit jullie reacties maak ik op dat wel duidelijk wat de haken en ogen zijn. Dan rest ons te kiezen uit de opties die voorliggen. Zullen we daar volgende week een half uurtje voor prikken om de knoop door te hakken? Ik heb dinsdag of woensdag alle tijd.
Groet

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

Verzonden: dinsdag 2 mei 2023 10:19

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: appendices Schiphol

Ha [5.1.2e] et al,
Er worden een aantal zaken door elkaar gehaald. Voor regionale luchthavens zijn in de afgelopen 3 jaar (was maar een opdracht van een jaar *) alle invoergegevens geactualiseerd. Maar, die gegevens zijn niet gepubliceerd. Daar zit ook het onderscheid tussen appendices en invoergegevens. De appendices zijn formeel gepubliceerde invoergegevens, als onderdeel (in dit geval als *bijlage* (what's in a name)) van het rekenvoorschrift. De set die geactualiseerd is is vele malen groter dan wat er in 13.4 dan wel 14.3 zit. Dat heeft er mee te maken dat je in appendices geen bestaande gegevens mag vervangen. Heb je t.b.v. een LHB een B738 doorgerekend als UFO, dan blijf je dat doen in de handhaving, ook al heb je inmiddels wel goede gegevens van de B738. In versie 13.4 zijn de bestaande appendices 13.3 *aangevuld* met nieuwe toestellen. Denk inderdaad vooral aan NEO's e.d. Dat geldt ook voor 14.3. De bron en aard van de nieuwe gegevens voor 13.4 en 14.3 is identiek, maar de appendices zijn in de praktijk wel anders, omdat LHB EA in 2014 is vastgesteld, terwijl 13.3 stamt uit de tijd van LA. Alles wat nieuw is is identiek, maar wat er al inzat niet.

Enige verschil is misschien die vermaledijde NEO. Die heeft namelijk als ICAO-code A20N/A21N, maar heeft in de ANP 2 motorfabrikanten onder dezelfde ICAO-code. Daar moet aan de voorkant een keuze voor gemaakt worden. Voor EA (14.3) is de NEO gekoppeld aan een motorfabrikant zoals gebruikt door Wizzair – dus op basis van de meest voorkomende variant. Het zou kunnen dat voor 13.4 een andere keuze is gemaakt. Maar, gezien het beperkt aantal NEO bewegingen op de regionale velden vermoed ik van niet. Wel moeten we checken dat voor de TRA en KLM velden de juiste motoren gekozen worden, omdat die daar dominant zullen zijn.

[5.1.2e] stelt dus voor om een nieuwe categorie 5 te maken voor Schiphol, waarvoor de gegevens gebruikt worden uit de grote update. Dat is dus iets anders dan gegevens uit 13.4/14.3. Dat sluit dan inderdaad aan bij de methode voor cat 1-4. Nieuwe cat 5 geeft in ieder geval een oplossing voor de nieuwste vloot. De indeling van de bestaande types kan niet zomaar veranderd worden. Dat vraagt een aanpassing van het RMI. Dat zou misschien kunnen als een LVB gewijzigd wordt, maar anders kan het niet (zie ook opmerking over vaststellen en handhaven LHB hierboven). Dus je blijft met een hoop oude gegevens rekenen

[5.1.2e]
[5.1.2e]
buiten verzoek
Misschien toch binnenkort even om tafel.
Groet,

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

Verzonden: maandag 1 mei 2023 17:02

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: appendices Schiphol

Hallo [5.1.2e],
Het uitbreiden van versie 12.3 voor Schiphol in combinatie met een versie 13.4 voor overige burgerluchthavens vind ik moeilijk uitlegbaar. En dan is er ook nog versie 14.3 voor militair. Dat er verschil is tussen burger en militair snap ik. Maar de Neo op Schiphol die naar Eindhoven vliegt (ik ga er vanuit dat deze op EA vliegt, zelfs als dat niet zo is) is identiek in alle opzichten (wellicht andere afstandsklasse, maar dat maakt toch geen onderdeel uit van de

appendices?). Hoe leg ik dan uit aan een omwonende dat hiervoor verschillende appendices zijn? Ik zou verwachten dat versie 12.3 wordt geupgrade naar versie 15.0 en dat daarin dan alles zit dat in 12.3 en 13.4 zit, plus de voorgestelde uitbreiding naar klasse 5.

Er worden twee opties genoemd, maar ik heb onvoldoende kennis om te weten hoe het is gegaan voor klasse 1-4. Het lijkt mij het beste om voor klasse 5 aan te sluiten bij dezelfde werkwijze als gehanteerd voor klasse 1-4. Als dat niet kan, dan is het verstandig dat het NLR motiveert, waarom hiervan wordt afgeweken. Als het wel kan volgens dezelfde methodiek, maar het NLR heeft redenen om het liever anders te doen, idem: motivatie waarom.

Mvg,

5.1.2e

~~5.1.2e~~

~~5.1.2e~~

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Thur 5/4/2023 10:32:12 AM
Subject: RE: AppendicesViewer reactie
Received: Thur 5/4/2023 10:32:13 AM

Oké, dan stuur ik [redacted] even een procesreactie.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 4 mei 2023 08:45

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Hi [redacted],

Er is wat vertraging ingeslopen door alle drukte en vrije dagen. Ik heb voor volgende week woensdag een afspraak staan met [redacted] en [redacted] om op basis van een door NLR opgesteld overzicht een keuze te maken voor één van de opties voor actualisering van de Schiphol appendices. moet leiden tot een opdracht aan NLR. Probleempunt is het verschil tussen en status van de appendices van regionale velden, militaire velden en Schiphol.

Groet

[redacted]

[redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 3 mei 2023 12:12

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM

<[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ha,

Woensdag 10 mei ben ik bij een bewonersavond van de vereniging waar [redacted] ook onderdeel van is. Zou denk ik handig zijn als er dan beeld is van stand van zaken. Lukt dat?

Groeten,

[redacted]

[redacted]

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 5/10/2023 9:36:20 AM
Subject: RE: AppendicesViewer reactie
Received: Wed 5/10/2023 9:36:22 AM

[5.1.2e],i.

Ik bespreek vanmiddag met [5.1.2e] en [5.1.2e] obv NLR overzicht of en hoe we de appendices Schiphol het best kunnen actualiseren.

Met betrekking tot de vragen van [5.1.2e] het volgende:

1. Wat is de reden dat appendices verschillen voor andere luchthavens ?
2. Waarom is er sowieso geen reden om niet te actualiseren ?

Ad 1 . In de appendices staan geluid en prestatiegegevens van vliegtuigtypen, ingedeeld in zgn VVC (verfijnde vlootclassificatie) categorieën. Dat zijn combinaties van 9 gewichtscategorieën (MTOW) en 4 categorieën voor de geluidprestatie welke gerelateerd is aan de ICAO certificatie van het vliegtuig.

Per categorie worden in de appendices gegevens van een voor de luchthaven representatief vliegtuigtype, met alle geluid en prestatiedata van de voor die luchthaven relevante start- en naderingsprocedures, aangehouden voor berekening van de geluidbelasting met het Nederlands rekenmodel NRM.

Voorts geldt dat de gegevens van die representatieve vliegtuigen in principe definitief vaststaan in verband met handhaving. Als toch blijkt dat bepaalde data achterhaald is of dat nieuwe data aangevuld moet worden (denk bv aan nieuwe startprocedures), kan besloten worden om de appendices te actualiseren. Dan moeten de grenswaarden in handhavingpunten met het originele grenswaardescenario (waarschijnlijk) wel worden herberekend met de geactualiseerde data, zodat naderhand bij toetsing en handhaving van handhavingpunten van het werkelijke verkeer met dezelfde data wordt gerekend.

De Schiphol appendices zijn na 2014 niet meer gewijzigd voor bestaande data, noch om data van nieuwe vliegtuigtypes of operationele wijzigingen toe te voegen. Redenen daarvoor waren de overgang naar het nieuwe verbeterde rekenmodel Doc29 (met eigen appendices) en het anticiperend handhaven. De appendices voor regionale velden, waar nog steeds gebruik wordt gemaakt van NRM, zijn in die tijd echter wel geactualiseerd en aangevuld. Hierdoor zijn er dus verschillen tussen de appendices wat betreft representatieve vliegtuigtypes per VVC categorie, volledigheid qua dekking vlootmix en actualiteit van data.

Ad 2. Belangrijkste reden om niet te actualiseren was en is m.i. de verwachte overstap het NNHS met gebruik van het nieuwe rekenmodel Doc29, die gebruik maakt van eigen appendices (per vliegtuigtype i.p.v. per categorie). Het terugvallen op het vigerende stelsel met handhavingpunten, waarbij de geluidbelasting berekend moet worden met NRM, noodzaakt nu echter wel tot een update van de appendices.

Groet

[5.1.2e]

[5.1.2e]

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

5-1-2e

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 5/11/2023 1:02:18 PM
Subject: RE: AppendicesViewer reactie
Received: Thur 5/11/2023 1:02:30 PM

Hallo [5.1.2e] en [5.1.2e]

Even om voor mij het beeld scherp te hebben.

De methodiek:

1. een (referentie) verkeersscenario
2. een rekenmethode (NRM/Doc29)
3. een database met geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigtypen (appendices/ANP-database)
4. een rekenvoorschrift waarmee rekenmethode en database worden aangewezen zodat het (referentie) verkeersscenario kan worden doorgerekend.
5. een substitutielijst/-protocol waarmee alle vliegtuigtypen uit het (referentie) verkeersscenario kunnen worden toegekend aan een beperkt aantal representanten (proxies) die voorkomen in de database
6. Of de rekenmethode/rekenvoorschrift bevat de substitutielijst. Wat is het?

Het proces zonder actualisatie appendices en substitutielijst:

1. Een LHB/LVB met grenswaarden in HHP-en wordt vastgesteld in het jaar 0 op basis van een referentie verkeersscenario en de methodiek uit voorgaande.
2. Handhaving in het jaar 10 door het werkelijke verkeer uit het jaar 10 door te reken volgens dezelfde methodiek als gebruikt bij vaststelling LHB/LVB. Hierbij worden vliegtuigtypen die na jaar 0 beschikbaar zijn gekomen doorgerekend met een representant die beschikbaar was tijdens het opstellen van het LHB/LVB.

Het proces met actualisatie database en substitutielijst voorafgaand aan jaar 11:

3. Handhaving in het jaar 11 door het werkelijke verkeer uit het jaar 11 door te reken volgens dezelfde methodiek als gebruikt bij vaststelling LHB/LVB. Hierbij worden vliegtuigtypen die na jaar 0 beschikbaar zijn gekomen doorgerekend met een nieuwe representant. Als de representant stiller is passen er meer vliegtuigbewegingen in het LHB/LVB. Als de representant luidruchtiger is passer er minder vliegtuigbewegingen in het LHB/LVB.

Heb ik het zo goed begrepen?

Mvg,

[5.1.2e]

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 11:22

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

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

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Beste [5.1.2e] en [5.1.2e]

In reactie op de twee punten van [5.1.2e]

Aangaande het tweede punt dat 'grenswaarden elk jaar worden geactualiseerd gezien de jaarlijks beschikbare overzichten met mutaties van grenswaarden' geldt dat die 'mutaties' louter slaan op correcties van de vigerende grenswaarden vanwege verwacht gewijzigd baangebruik vanwege voorgenomen groot baanonderhoud in dat jaar. De vigerende grenswaarden uit LVB 2008 worden daarmee niet geactualiseerd.

Ik ben eens met het eerste punt van [5.1.2e] dat als we willen dat geluidsberekeningen up to date zijn, de appendices (12.3) Schiphol ook data moet bevatten van de nieuwere toestellen zodat partijen daarmee voorspellingen en berekeningen kunnen doen. Voor de overige burger- en militaire luchthavens zijn de betreffende appendices wel recent ge-update.

Voor Schiphol is een update van appendices het overwegen waard nu we voorlopig verder moeten met het vigerende stelsel van handhavingpunten. De aanname dat we up to date berekeningen willen heb ik onderstreept omdat geactualiseerde gegevens wel enige impact zal hebben op rekenuitkomsten. De appendices 12.3 Schiphol zijn sinds 2014 niet meer aangevuld/geactualiseerd. NLR geeft aan dat ca een kwart van de huidige (nieuwe) vloot op Schiphol niet ingedeeld is of geen correcte representant heeft. Van de ca 200 vliegtuigtypes zijn ca 60 niet ingedeeld. Daarbij stelt NLR dat de huidige VVC indeling met 4 geluidsklassen te beperkt is. Dat kan 'gerepareerd' worden door er een 5^e geluidsklasse aan toe te voegen. Voor vliegtuigen die (op basis van geluidcertificaat) in die 5^e geluidsklasse vallen zal de berekende geluidbelasting van de huidige vloot lager uitvallen dan (zoals nu) ingedeeld in lagere geluidsklassen. In die 5^e geluidsklasse vallen veel na 2008 geïntroduceerde vliegtuigtypes.

Ik leg dan ook expliciet de vraag voor of we zo'n update van de appendices wenselijk achten en NLR kunnen vragen te offreren voor actualisatie van de appendices Schiphol.

Groet

[5.1.2e]

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 5/12/2023 3:34:43 PM
Subject: RE: AppendicesViewer reactie
Received: Fri 5/12/2023 3:34:44 PM

Net nog even met [5.1.2e] gesproken. Het is natuurlijk uit te rekenen wat het effect is op het inpasbaar volume met geüpdate appendices, maar dat is een behoorlijke klus. We moeten iig daarvoor de data beschikbaar hebben van de vliegtuigen/types die "niet correct" zijn ingedeeld om te kunnen bepalen wat het effect daarvan is op de geluidbelasting in de handhavingspunten. Afgesproken met [5.1.2e] voorlopig geen actie hierop te ondernemen. We moeten eerst maar even bekijken of we de appendices überhaupt willen updaten en zo ja hoe dat proces vormgegeven kan worden.

Gr [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 14:06

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ter aanvulling. Met de geactualiseerde appendices zal vermoedelijk het inpasbaar volume binnen de grenswaarde van het LVB 2008/2010 hoger uitvallen dan de 440k-410k uit het To70-rapport. Ik weet niet of dit een enorme impact heeft omdat er nog steeds knellende grenswaarden zijn die bepalend zijn voor het totaal inpasbaar volume. Met de stillere vliegtuigen in de berekeningen kan dit dus veranderen. Ik bel wel even met [5.1.2e] of hij hier iets over kan zeggen.

Mijn idee zou trouwens zijn om vast te houden aan de transitie naar DOC29 en geen actualisatie van de NRM-appendices. Er is onlangs geen nieuwe omstandigheid ontstaan die het standpunt doet veranderen (de vraag van [5.1.2e] lijkt me iig niet daarvoor in aanmerking komen)

Gr [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 11:22

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

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

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Beste [5.1.2e] en [5.1.2e],

In reactie op de twee punten van [5.1.2e]:

Aangaande het tweede punt dat 'grenswaarden elk jaar worden geactualiseerd gezien de jaarlijks beschikbare overzichten met mutaties van grenswaarden' geldt dat die 'mutaties' louter slaan op correcties van de vigerende grenswaarden vanwege verwacht gewijzigd baangebruik vanwege voorgenomen groot baanonderhoud in dat jaar. De vigerende grenswaarden uit LVB 2008 worden daarmee niet geactualiseerd.

Ik ben eens met het eerste punt van [5.1.2e], dat als we willen dat geluidsberekeningen up to date zijn, de appendices (12.3) Schiphol ook data moet bevatten van de nieuwere toestellen zodat partijen daarmee voorspellingen en berekeningen kunnen doen. Voor de overige burger- en militaire luchthavens zijn de betreffende appendices wel recent ge-update.

Voor Schiphol is een update van appendices het overwegen waard nu we voorlopig verder moeten met het vigerende stelsel van handhavingspunten. De aanname dat we up to date berekeningen willen heb ik onderstreept omdat geactualiseerde gegevens wel enige impact zal hebben op rekenuitkomsten. De appendices 12.3 Schiphol zijn sinds 2014 niet meer aangevuld/geactualiseerd. NLR geeft aan dat ca een kwart van de huidige (nieuwe) vloot op Schiphol niet ingedeeld is of geen correcte representant heeft. Van de ca 200 vliegtuigtypes zijn ca 60 niet ingedeeld. Daarbij stelt NLR dat de huidige VVC indeling met 4 geluidsklassen te beperkt is. Dat kan 'gerepareerd' worden door er een 5^e geluidsklasse aan toe te voegen. Voor vliegtuigen die (op basis van geluidcertificaat) in die 5^e geluidsklasse vallen zal de berekende geluidbelasting van de huidige vloot lager uitvallen dan (zoals nu) ingedeeld in lagere geluidsklassen. In die 5^e geluidsklasse vallen veel na 2008 geïntroduceerde vliegtuigtypes.

Ik leg dan ook expliciet de vraag voor of we zo'n update van de appendices wenselijk achten en NLR kunnen vragen te offeren voor actualisatie van de appendices Schiphol.

Groet

5.1.2e

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 5/17/2023 8:21:27 AM
Subject: RE: AppendicesViewer reactie
Received: Wed 5/17/2023 8:21:36 AM

[5.1.2e]

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te melden dat [5.1.2e] het op dit moment niet opportuun vindt om de appendices Schiphol te actualiseren.

Het zou de balans kunnen verstoren in de vele belangen die op dit moment spelen.

We laten het dus nog even bij het oude.

Groet

[5.1.2e]

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

Verzonden: woensdag 17 mei 2023 08:53

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ha [5.1.2e],

Dat is inderdaad een mooie gedachte In het nieuwe stelsel willen we in principe een inflexibel LHB waarin de grenswaarden hard zijn. Dat geeft de meeste zekerheid aan de omgeving, omdat het aanpassen van zo'n LHB (en dus die grenswaarden) een langdurig proces is met betrokkenheid van alle stakeholders. De flexibiliteit die jij benoemt zit in het flexibele besluit dat binnen het LHB valt. Het idee is dus dat we de grenswaarden in het LHB ongewijzigd laten, maar dat we met het tweede besluit wel zorgen dat nieuwe inzichten (inderdaad bijvoorbeeld nieuwe invoergegevens) niet leiden tot groei ruimte. LHB geldt dan als absolute stok achter de deur.

Groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 13:47

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Leuke mailwisseling, waar ik wil daar toch een kanttekening bij plaatsen.

Die rekenmarge is, voor zover ik het kan overzien, in aanvulling op de meteomarge mede bedoeld om nieuwe inzichten m.b.t. de originele aannames over het grenswaardescenario (waar de grenswaarden op gebaseerd zijn) op te vangen. Het kan ook anders. Voorbeelden van nieuwe inzichten die een andere uitkomst zouden hebben voor de grenzen in een LHB, zijn bijvoorbeeld die A20N (actualisatie appendices), veiligheidsverbeteringen (zichtlimieten), wijziging rekenmodel (bv ivm hybride data), een verbeterde modellering van de meteotoeslag, een actueel populatiebestand etc. Wijziging in de vlootsamenstelling of vlootvolume, valt daar niet onder. Je kunt die nieuwe inzichten grofweg opnemen in zo'n rekenmarge. Je kunt de grenswaarden ook periodiek, of vanwege die nieuwe inzichten, herberekenen, met de premisse dat de geluid- of groei ruimte gelijk blijft. Dat is voor Schiphol in afgelopen jaren een aantal keer gebeurd met de (grenswaarden van de) gelijkwaardigheidscriteria. Helaas niet met de grenswaarden in handhavingpunten ^{buiten verzoek}

Groet

[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 12:56

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ha [5.1.2e],

Volgens mij is ons beider beeld dat de grenswaarde blijft 70 dB in het LHB. Daarmee is het voordeel voor de sector dat de kans op overschrijding harde schil daadwerkelijk kleiner is zodra de nieuw inzichten worden doorgevoerd (= hun beloning voor aanschaf stillere toestellen = minder kans op overschrijding = minder kans op een ILT die dreigt met ingrijpen op de operatie).

Daarna begint iets waar we inderdaad nog over moeten nadenken. Het kan zijn dat we het overlaten aan het bevoegd gezag om te beoordelen of het VOG wordt aangepast. Dat is dan redelijk ad hoc en m.i. minder wenselijk. Het VOG zou beter al eisen/voorschriften bevatten waarmee de grenswaarde automatisch wordt verlaagd tot de volle 67 dB op de grenswaarden of een andere variant (bijv.: 50/50?). Maar zoals je aangeeft moeten we nog verder over nadenken.

Mvg,

[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 11:56

Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ha [5.1.2e](#),

In het kader van de herhaling kan ik je de mail nog wel een keer sturen, maar weet niet of dat echt gaat bijdragen *. Je eigen uitleg klopt, met wel een kanttekening: je zegt nu dat we de ruimte die vrijkomt door nieuwe inzichten moeten afromen, en dat lukt inderdaad mooi met de vergunning. Maar, bij EA doen we dat omdat de kern van het [5.1.2e](#) advies is om een afnemende lijn vast te leggen voor de geluidbelasting.

Maar stel je nou eens de volgende situatie voor: we nemen aan bij het vaststellen van een LHB dat een A20N op plek X leidt tot 70 dB. Daarmee kunnen 100 vluchten uitgevoerd worden. Bij nader inzicht blijkt het toestel 67 dB te maken, en er volgt een update van ANP. Is het dan per definitie zo dat we de grenswaarde (via het VOG) verlagen tot 67 dB? Of beschouwen we 70 dB als daadwerkelijke grenswaarde voor milieu, met als gevolg dat als de toestellen in de praktijk stiller zijn er meer gevlogen mag worden? Wel iets om nog over na te denken.

Groet,

[5.1.2e](#)

[5.1.2e](#)
Van: [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 10:12

Aan: [5.1.2e](#) [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>; [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Dank [5.1.2e](#) voor deze uitleg. Ik kan het volgen, maar nog niet reproduceren. Herhaling helpt overigens wel. Op den duur beklijft het.

Wel de constatering dat naast de rekenmarge (om nieuwe gegevens van toestellen die luidruchtigere blijken te zijn na vaststelling LHB) de vergunning (medegebruiksvergunning bij EA) essentieel is. Hiermee voorkomen we dat nieuwe gegevens van toestellen die stiller blijken te zijn na vaststelling LHB, niet zorgen voor automatische groeiruimte. Deze groeiruimte moet bestuurlijk worden vrijgegeven aan de sector of niet en daarmee dus aan de omgeving worden toegekend. Maar goed lijkt het alsof ik het jou uitleg, terwijl je het zelf hebt bedacht. Het uitleggen/reproduceren helpt wel om de leerstof eigen te maken. Dus ik doe het toch.

Mvg,

[5.1.2e](#)

[5.1.2e](#)
Van: [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 22:13

Aan: [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>; [5.1.2e](#) - DGLM <[5.1.2e](#) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Ha [5.1.2e](#), [5.1.2e](#),

Misschien ter verduidelijking hoe het nu bij regionaal werkt. Er zijn daar 2 soorten invoergegevens in de appendices:

1. Gegevens die gebruikt zijn bij het vaststellen van het LHB. Deze mogen zolang het LHB niet gewijzigd is niet veranderd worden.
2. Gegevens van nieuwe toestellen die geen onderdeel uitmaakten van het vaststellen van de grenswaarden. Deze mogen zonder meer worden toegevoegd. Maar, deze gegevens mogen niet alleen toegevoegd worden, maar ook *gewijzigd*.

Oftewel, gegevens die geen invloed hebben op de grenswaarden zelf mogen aangepast worden.

Een simpel praktijkvoorbeeld o.b.v. EA:

- Stel je hebt een LHB uit ca. 2014 met alleen maar Boeing 737-800s
- Ten tijde van het vaststellen van het besluit was er geen data van de B738 beschikbaar. Er was wel een categorie 469 die feitelijk data bevat van een Boeing 737-300. Die categorie zou representatief zijn voor de hele reeks van B733 tot B739 (2 generaties!). De grenswaarden worden dan vastgesteld o.b.v. categorie 469.
- In de handhaving worden alle B733 tot B739 altijd berekend als categorie 469. Dat kan niet gewijzigd worden.
- In 2020 komen gegevens van de B738 beschikbaar. Deze kunnen echter niet gebruikt worden in de handavingsberekening van de B738 – die is immers gekoppeld aan categorie 469.
- In 2020 komt echter ook de B38M (de MAX) op de markt. In eerste instantie wordt die *niet* doorgerekend. Er is namelijk in de appendices geen koppeling tussen de ICAO-code B38M en een categorie. De vluchten worden in een soort opslag meegenomen.
- Van de B38M zijn ook geen gegevens beschikbaar, maar er wordt voor gekozen de appendices aan te vullen met data van de B738 en die te koppelen aan de ICAO-code B38M. Oftewel:
 - Een gerealiseerde vlucht van een **B738** wordt dus nu doorgerekend als **B733** (cat 469) δ hier is overigens sprake van een behoorlijke *onderschatting* van het geluid.
 - Een gerealiseerde vlucht van een **B38M** wordt dus nu doorgerekend als **B738** δ en hier is dan weer sprake van een overschatting van het geluid. Sterker nog, de gerealiseerde vlucht van een B38M maakt in de berekening meer geluid dan een gerealiseerde B738! Vlootvernieuwing leidt dus nu tot minder operationele ruimte...
- In 2022 komen gegevens van de B38M beschikbaar. Deze worden meteen toegevoegd aan de appendices *als vervanging* van de gegevens die eerder voor ICAO B38M gebruikt werden. Oftewel:
 - Een gerealiseerde vlucht van een **B738** wordt dus nu doorgerekend als **B733** (cat 469)
 - Een gerealiseerde vlucht van een **B38M** wordt dus nu doorgerekend als **B38M**

Dit is (helaas) de praktijk nu bij EA. Overigens geldt hetzelfde voor de A320 en A320NEO. De A320 wordt doorgerekend als een fictief toestel X-200, de NEO eerst als een A320, maar met de komende publicatie van appendices 14.3 (militair!) wordt het een NEO...Die stap (publicatie van gegevens voor de B38M en A20N) leidt inderdaad tot meer operationele ruimte. In de praktijk wordt in Eindhoven deze vrijgekomen ruimte weer afgenomen (t.b.v omgeving) in de medegebruiksvergunning, zodat groei van aantal vluchten eigenlijk niet kan.

En dan is er nog de nuance tussen appendices en appendices *. Wij hebben *alle* gegevens laten actualiseren. Oftewel, we hebben de hele ANP-database om laten zetten in de vorm van appendices. Dat komt er feitelijk op neer dat elk van de meest relevante toestellen zijn eigen categorie heeft – dus geen categorie meer die voor tig toestellen representatief is, en dat alle data vervangen is door de nieuwste gegevens. Maar, die gegevens zijn nog niet gepubliceerd. Wat we met versie 13.4 gepubliceerd hebben zijn alleen de *aanvullingen* – oftewel de nieuwe toestellen. Formeel mag het alleen appendices heten als het gepubliceerd is. Dus die complete update die we hebben zijn *geen* appendices.

Overigens komen de geschetste problemen vooral voort uit een slechte start: omdat de basis van de appendices in ca. 2010 beperkt was, moest gewerkt worden met weinig en kwalitatief niet zo goede representanten. De LHBs die nu vastgesteld worden bevatten feitelijk data van het gros van de relevante toestellen. Maar, als je in een MER bijvoorbeeld rekening wil houden met een A321XLR dan moeten we daar toch weer een representant voor bedenken, die we zonder wijziging van bovenstaande systematiek dan dus gedurende de geldigheid van het LHB moeten blijven gebruiken. Ook toekomstige updates van de A20N blijven gekoppeld aan wat we nu van de A20N weten – en dat terwijl ook binnen een generatie ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Daarom pleit ik er ook voor om ook de gegevens te mogen *vervangen*, zelfs als deze gebruikt zijn voor de grenswaarden. Vandaar dus ook de voorgestelde rekenmarge in het systeemontwerp.

Groet,

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 16:22

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Hi [5.1.2e],

Dank voor de toelichting/nadere uitleg. Het blijft moeilijke materie. Daarom geheim ontwerpuitgangspunt systeemconcept: zorg dat het stelsel begrijpelijk en eenvoudig uitlegbaar wordt. Wishfull thinking.

Mvg,

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 15:38

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Hi [5.1.2e]

Eerste rijtje correct.

Ad 6. rekenvoorschrift verwijst naar de appendices (voor Schiphol versie 12.3) waarin een substitutielijst/indelingslijst is opgenomen waarmee een vliegtuigtype wordt ingedeeld in een VVC categorie. Ik begrijp dat zo'n indelingslijst voor regionale velden alleen geldt voor vliegtuigtypes waarvoor geen data beschikbaar is of was en waarbij dan indeling plaats vindt naar een akoestische representant. Voor vliegtuigtypes opgenomen in het grenswaardescenario geldt dat de hiervoor opgenomen geluid- en prestatiedata in de appendices naderhand niet meer geactualiseerd mogen worden (behalve als ook grenswaarden in handhavingspunten worden geactualiseerd)

Tweede rijtje

Ad 2. Voor nieuwe types bij regionale velden wordt zover ik het begrijp een representant aangewezen in de originele appendices of worden de appendices aangevuld/ge-update met data voor dat nieuwe type. Bij Schiphol moet een nieuw type ingedeeld worden in een bestaande VVC categorie.

Derde rijtje.

Actualisatie (met nieuwe vliegtuigtypes) van de bestaande appendices (voor regionale velden) in jaar 10, kan met zich meebrengen dat vliegtuigtypes geïntroduceerd na jaar 0, die niet in het grenswaardescenario waren opgenomen, die daarna wel met een proxy/representant uit de bestaande appendices zijn doorgerekend en nu met reële geluiddata uit de ge-update appendices kunnen worden doorgerekend, een ander (positiever) geluidbeeld geven. Voor Schiphol ligt het iets complexer vanwege de VVC indeling, maar geldt grosso modo hetzelfde.

Groet

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 14:02

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Hallo [5.1.2e] en [5.1.2e],

Even om voor mij het beeld scherp te hebben.

De methodiek:

1. een (referentie) verkeersscenario
2. een rekenmethode (NRM/Doc29)
3. een database met geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigtypen (appendices/ANP-database)

4. een rekenvoorschrift waarmee rekenmethode en database worden aangewezen zodat het (referentie) verkeersscenario kan worden doorgerekend.
5. een substitutielijst/-protocol waarmee alle vliegtuigtypen uit het (referentie) verkeersscenario kunnen worden toegekend aan een beperkt aantal representanten (proxies) die voorkomen in de database
6. Of de rekenmethode/rekenvoorschrift bevat de substitutielijst. Wat is het?

Het proces zonder actualisatie appendices en substitutielijst:

1. Een LHB/LVB met grenswaarden in HHP-en wordt vastgesteld in het jaar 0 op basis van een referentie verkeersscenario en de methodiek uit voorgaande.
2. Handhaving in het jaar 10 door het werkelijke verkeer uit het jaar 10 door te reken volgens dezelfde methodiek als gebruikt bij vaststelling LHB/LVB. Hierbij worden vliegtuigtypen die na jaar 0 beschikbaar zijn gekomen doorgerekend met een representant die beschikbaar was tijdens het opstellen van het LHB/LVB.

Het proces met actualisatie database en substitutielijst voorafgaand aan jaar 11:

3. Handhaving in het jaar 11 door het werkelijke verkeer uit het jaar 11 door te reken volgens dezelfde methodiek als gebruikt bij vaststelling LHB/LVB. Hierbij worden vliegtuigtypen die na jaar 0 beschikbaar zijn gekomen doorgerekend met een nieuwe representant. Als de representant stiller is passen er meer vliegtuigbewegingen in het LHB/LVB. Als de representant luidruchtiger is passer er minder vliegtuigbewegingen in het LHB/LVB.

Heb ik het zo goed begrepen?

Mvg,

5.1.2e

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

Verzonden: donderdag 11 mei 2023 11:22

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM

<5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM

<5.1.2e @minienw.nl>; Goemans, T.M.W. (Tom) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: AppendicesViewer reactie

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

In reactie op de twee punten van 5.1.2e:

Aangaande het tweede punt dat 'grenswaarden elk jaar worden geactualiseerd gezien de jaarlijks beschikbare overzichten met mutaties van grenswaarden' geldt dat die 'mutaties' louter slaan op correcties van de vigerende grenswaarden vanwege verwacht gewijzigd baangebruik vanwege voorgenomen groot baanonderhoud in dat jaar. De vigerende grenswaarden uit LVB 2008 worden daarmee niet geactualiseerd.

Ik ben eens met het eerste punt van 5.1.2e, dat als we willen dat geluidsberekeningen up to date zijn, de appendices (12.3) Schiphol ook data moet bevatten van de nieuwere toestellen zodat partijen daarmee voorspellingen en berekeningen kunnen doen. Voor de overige burger- en militaire luchthavens zijn de betreffende appendices wel recent ge-update.

Voor Schiphol is een update van appendices het overwegen waard nu we voorlopig verder moeten met het vigerende stelsel van handhavingpunten. De aanname dat we up to date berekeningen willen heb ik onderstreept omdat geactualiseerde gegevens wel enige impact zal hebben op rekenuitkomsten. De appendices 12.3 Schiphol zijn sinds 2014 niet meer aangevuld/geactualiseerd. NLR geeft aan dat ca een kwart van de huidige (nieuwe) vloot op Schiphol niet ingedeeld is of geen correcte representant heeft. Van de ca 200 vliegtuigtypes zijn ca 60 niet ingedeeld. Daarbij stelt NLR dat de huidige VVC indeling met 4 geluidsklassen te beperkt is. Dat kan 'gerepareerd' worden door er een 5^e geluidsklasse aan toe te voegen. Voor vliegtuigen die (op basis van geluidcertificaat) in die 5^e geluidsklasse vallen zal de berekende geluidbelasting van de huidige vloot lager uitvallen dan (zoals nu) ingedeeld in lagere geluidsklassen. In die 5^e geluidsklasse vallen veel na 2008 geïntroduceerde vliegtuigtypes.

Ik leg dan ook expliciet de vraag voor of we zo'n update van de appendices wenselijk achten en NLR kunnen vragen te offreren voor actualisatie van de appendices Schiphol.

Groet

5.1.2e

5.1.2e

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 8/24/2023 3:48:14 PM
Subject: RE: Verzoek tot update van appendices luchthaven Schiphol
Received: Thur 8/24/2023 3:48:15 PM

Voor de discussie alvast wat punten

Op grond van technisch, inhoudelijke argumenten is het simpel. NRM is verouderd, maar ook de NRM appendices uit 2014 zijn verouderd/achterhaald. Daardoor worden nieuwe vliegtuigtypes niet correct meegenomen in de berekening van de geluidbelasting. Eventuele winst door de inzet van nieuwe, minder lawaaige vliegtuigtypes in de vloot wordt zo niet zichtbaar. Een prikkel tot vlootvernieuwing vervalt daarmee. Nu het vigerende beleid mbt handhavingspunten, berekend met NRM, met de experimenteerregeling weer van kracht wordt is aan de orde of we de NRM appendices actualiseren en aanvullen, zoals Schiphol dat vraagt. NRM actualiseren zou neerkomen op het overstappen op Doc29. Dat is nu niet mogelijk. De keuze voor actualiseren van de NRM appendices moeten we afwegen tegen de 0,15 dB in handhavingspunten (of 5% winst in vtb) die dit volgens Schiphol oplevert.

Het actueel houden van de NRM appendices was in afgelopen decennium, vanwege het anticiperend handhaven op het vigerende stelsel, niet nodig. Immers we zouden NRM toch vervangen door NNHS met Doc29 en daarboven waren aan actualisatie van NRM appendices (onnodig) extra kosten verbonden. We liepen vooruit op de invoering van NNHS en gebruikten alvast het Europese rekenmodel Doc29 (met actuele geluiddata) voor (jaarlijkse) toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria, voor gebruiksprognoses en voor het nieuwe geluidactieplan Schiphol.

Groet

[5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 24 augustus 2023 14:35

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Verzoek tot update van appendices luchthaven Schiphol

Zie hieronder en bijgaand. Even kijken hoe we hier mee om zouden kunnen gaan en wat consequentie zou zijn van een en ander.

Groeten,

[5.1.2e]
[5.1.2e]

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 9/1/2023 12:34:56 PM
Subject: FW: SPOED!! - extra CDSC ivm nieuwe feiten onderbouwing 460K op 8 september a.s. om 11.00
Received: Fri 9/1/2023 12:34:57 PM
[20230901 - Analyse effect vlootverstelling NRM op basis van GP2023.pdf](#)

Zie onderstaand en bijgaand.

Groeten,

[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 1 september 2023 13:21

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ

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

Onderwerp: SPOED!! - extra CDSC ivm nieuwe feiten onderbouwing 460K op 8 september a.s. om 11.00

Urgentie: Hoog

Beste [5.1.2e] en [5.1.2e],

krijg verzoek voor extra CDSC mbt 460K. Zie deze mail. Zit nu in overleg en heb er nog niet naar kunnen kijken, maar leek me wel zo urgent om door te sturen.

Hoor graag wie vanuit POLS naar extra CDSC gaat om toelichting te geven op 460K en inhoudelijk te reageren op onderzoek van NLR (waar een hoger aantal vliegtuigbewegingen uit volgt).

Veel dank.

Groet, [5.1.2e]

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl;
From: [redacted] - DGLM
Sent: Tue 9/5/2023 11:43:52 AM
Subject: RE: Beslisnota's overschrijding grenswaarde Rotterdam
Received: Tue 9/5/2023 11:43:53 AM

Er is m.i. geen voorschrift over noodzaak en tijdstip van een wijziging vande appendices. Dat een overschrijding waarschijnlijk het gevolg is van het aandeel helikopters en dat je daar iets aan kunt doen door de geluid en prestatiegegevens van die helikopters te actualiseren, zoals bij RTHA, kun je ook als reden aanvoeren voor actualisatie van de Schiphol appendices. Ook daar heeft maatschappelijk verkeer nl een belangrijk aandeel in overschrijding van handhavingpunten en ook die gegevens zijn deels achterhaald. Vraag is of je van de gelegenheid gebruik moet/kunt maken om ook vliegtuigtypes (handelsverkeer) aan te vullen en te actualiseren in de appendices.

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 5 september 2023 09:06

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Beslisnota's overschrijding grenswaarde Rotterdam

Nog even gezocht naar de beslisnota's over overschrijding hh-punt Rotterdam. Er staat nauwelijks iets in. Situatie is wel wat anders, omdat de overschrijding daar vooral kwam door de enorme toenames van traumahelicopters. Dan lijkt me beter uitlegbaar dan de overschrijding op SPL.

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

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

M [redacted]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 9/5/2023 2:11:34 PM
Subject: RE: QenA's voor debat morgen over NRM en 487 etc.
Received: Tue 9/5/2023 2:11:35 PM
[Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel JM.docx](#)

Bijgaand mijn suggestie. Denk dat we hiermee redelijk gesteld staan voor eventuele vragen morgen.

Groeten,
[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 5 september 2023 13:22
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: QenA's voor debat morgen over NRM en 487 etc.

Hierbij een setje voor het debat van morgen. Hoor graag je reactie.

Gr [5.1.2e]

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Fri 9/8/2023 12:27:02 PM
Subject: RE: Artikel lvb over rekenmodel
Received: Fri 9/8/2023 12:27:03 PM

Ha,

Ik ben er nog even ingedoken, maar volgens mij loopt het hier niet helemaal goed. Artikel 4.2.3 schrijft voor welk rekenmodel je moet hanteren. Er is geen delegatiegrondslag om dat bij ministeriële regeling nog aan te vullen of zoiets als nieuwere appendices van toepassing te verklaren. RMI vindt grondslag in artikel 8.27 t/m 8.30 van de Wet luchtvaart. Dat is een delegatiegrondslag die het mogelijk maakt om regels te maken over de informatievoorziening (met name aan ILT). Betekent volgens mij dus dat in de informatievoorziening aan ILT LVNL gebruik moet maken van de appendices versie 12.3, maar dat voor de berekening nog altijd uitgegaan moet worden van NLR-CR-2001-372.

Sluit denk ik vooral aan bij het beeld dat het een verouderd systeem is waar al jaren niet meer naar gekeken is. Vraag is even wat voor lijn je hier zou moeten kiezen. Goed om dat met HBJZ te bespreken. Voor nu zou ik zelf de volgende lijn hanteren:

- Verzoek tot update van appendices recent ontvangen.
- Dat verzoek gaat IenW bekijken, onder andere in het licht van de voorziene overgang naar Doc29.
- Als proces wordt ingegaan zal een eerste stap zijn een deskundige partij een update te laten uitwerken inclusief een beeld van eventueel te maken keuzes daarin.
- Daar hoort bij dat ook overwogen moet worden hoe een aanpassing van de rekenmethodiek zich verhoudt tot de geldende normen en of aanleiding bestaat die ook te actualiseren.
- Het ligt voor de hand aan de hand van advies over aanpassingen van de appendices alle relevante stakeholders te betrekken bij een voorstel voor aanpassing van de methodiek en eventuele aanpassing van de normen. Het gaat dan met name om de keuzes die daarbij gemaakt worden.
- De voorgeschreven rekenmethode is vastgelegd in het LVB Schiphol (artikel 4.2.3). Aanpassing daarvan vergt – los van de voorbereidingstijd – de nodige proceduretijd. Het LVB kent een verplichte voorhang bij de Staten-Generaal van ten minste vier weken. Daarna moet het via de Ministerraad voorgelegd worden aan de Raad van State ter advisering. Voor advisering door de Raad van State staat in beginsel 3 maanden.
- De appendices worden ook genoemd in de Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol. Aanpassing van een ministeriële regeling kent een aanzienlijk kortere doorlooptijd.
- Als onderdeel van het proces van eventuele update van de appendices moet bezien worden wat op welke plek verankerd zou moeten worden.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 7 september 2023 14:04

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Artikel lvb over rekenmodel

Voor de geluidberekeningen voor de set grenswaarden is gebruik gemaakt van het Nederlands Rekenmodel (NRM), opgenomen in [artikel 4.2.3 van het LVB](#).

Het is in feite een verwijzing naar een NLR rapport over het NRM.

Artikel 4.2.3

1. De geluidbelasting uitgedrukt in L_{den} of L_{night} , wordt bepaald overeenkomstig de definitie van deze begrippen in bijlage I van Richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb L 189 van 18 juli 2002).
2. De in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde geluidbelastingen worden bepaald overeenkomstig het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2001-372.
3. De in de artikelen 4.2.1, vierde lid, en 4.2.2, vierde lid, bedoelde nieuwe waarden worden berekend overeenkomstig de rapporten van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR-CR-2003-539 en aanvulling NLR-CR-065, met dien verstande dat een herberekening plaatsvindt overeenkomstig hoofdstuk 9 van het rapport, bedoeld in het tweede lid.

In de RMI bijlage 8 staat een verwijzing naar de vigerende appendices. Per 15 oktober 2014 is versie 12.3 beschikbaar; deze vervangt de eerdere versie 12.2. Deze versie is van toepassing op berekeningen van geluidbelasting in L_{den} en L_{night} voor Schiphol. Het rapport met appendices

versie 12.3 is [hier](#) beschikbaar.

7. Referenties

1. Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting, **NLR-CR-96650 L, vigerende versie.**

<< teksten van website NLR over NRM en appendices >>

Regelgeving Nederlands rekenmodel en appendices-data

Appendices voor berekening geluidbelasting rond Schiphol, overige burgerluchthavens en militaire luchthavens.

Algemeen

De methodiek voor het berekenen van de geluidbelasting veroorzaakt door vliegverkeer rond Nederlandse luchthavens is wettelijk vastgelegd in een berekeningsvoorschrift. De geluidbelasting rond luchthavens wordt op diverse manieren berekend. Afhankelijk van het beoogde doel worden voor de geluidbelasting enkele belangrijke dosismaten onderscheiden: Kosteneenheid (Ke), L_{den} en L_{night} . Voor iedere dosismaat bestaat een eigen berekeningsvoorschrift.

RMI Schiphol

Per 15 oktober 2014 geldt een gewijzigde Regeling Milieu Informatie (RMI) voor Amsterdam Airport Schiphol. Als gevolg hiervan is aanvullende informatie beschikbaar gesteld die van belang is voor berekeningen van de geluidbelasting in L_{den} en L_{night} dosismaten. In versie 12.3 van de appendices is deze aanvullende informatie opgenomen.

RBML, overige burgerluchthavens

31-10-2022: Sinds de inwerkingtreding van de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 1 november 2009, wordt de geluidbelasting door vliegverkeer op burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis berekend in de Europese L_{den} dosismaat. Appendices versie 13.4 bevat de hierbij benodigde vliegtuiggegevens.

Militaire luchthavens

Per 1 januari 2020 geldt een gewijzigde Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden, waarbij een nieuwe reeks appendicesversies voor militaire luchthavens (14.x) hoort, die vliegtuiggegevens bevatten die nodig zijn bij de geluidbelastingsberekeningen. Elke versie bestaat uit een openbaar deel (PT-1) met algemene vliegprocedures van civiele vliegtuigen en helikopters zoals van toepassing op civiele en militaire luchthavens en een niet-openbaar deel (PT-2) met specifieke vliegprocedures van civiele en militaire vliegtuigen en helikopters die alleen van toepassing zijn op militaire luchthavens. Vanaf Appendicesversie 14.2 is er een niet openbaar deel (PT-3) met vliegprocedures van de F-35A Lightning II. Bij deel PT-1 hoort een supplement 1 met de categorie-indeling en, vanaf appendicesversie 14.2, ook een supplement 2 met een (eventuele) aanvulling op de categorie-indeling uit supplement 1.

Appendices

Voor het berekenen van de geluidbelasting van vliegverkeer wordt gebruik gemaakt van standaard vliegtuiggegevens met geluidniveaus en vliegprestaties. Hiertoe bevatten de berekeningsvoorschriften een verwijzing naar een bijlage (ook wel appendices genoemd) waarin standaard gegevens zijn opgenomen voor een groot aantal vliegtuigtypes. Daarnaast geeft de appendices een standaard categorie-indeling voor een groot aantal vliegtuigtypes met uiteenlopende geluidproductie en vliegprestaties op basis van een beperkt aantal beschikbare vliegtuigcategorieën. De appendices zijn door NLR vastgelegd in rapportvorm (NLR CR-96650 L) en worden op geregelde basis bijgewerkt.

Per 15 oktober 2014 is versie 12.3 beschikbaar; deze vervangt de eerdere versie 12.2. Deze versie is van toepassing op berekeningen van geluidbelasting in L_{den} en L_{night} voor Schiphol. Het rapport met appendices versie 12.3 is [hier](#) beschikbaar.

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e@minienw.nl

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 9/8/2023 1:13:18 PM
Subject: informele terugkoppeling CDSC bijeenkomst over NLR notitie
Received: Fri 9/8/2023 1:13:20 PM

Beste allemaal, bijgaand een informele terugkoppeling van de extra CDSC bijeenkomst van vandaag over de notitie van het NLR "analyse effect vlootverstelling NRM op basis van GP 2023".

Overheid is gevraagd om schriftelijk aan te geven waarom actualisatie van bijlagen op korte termijn niet mogelijk is (en waarom voor RTHA wel) en hoe dit verder wordt opgepakt. Ook is gevraagd om daar in het CCN van woensdag a.s. op in te gaan. (5.1.2e) pakt dit op).

Onderstaande terugkoppeling is verder alleen voor intern gebruik en concept vertrouwelijk omdat deelnemers vrij moeten kunnen spreken. Van het CDSC worden nooit verslagen gemaakt. Onderstaande terugkoppeling mag dan ook niet worden gedeeld.

Mocht ik iemand vergeten zijn, stuur gerust door, maar alleen als het voor intern gebruik is.

(5.1.2e) - DGLM: mocht jij aanvullingen hebben op onderstaande informele terugkoppeling, vul gerust aan.

Extra CDSC bijeenkomst 8 september 2023 11.00 – 12.00

Circa 24 deelnemers. VZ CCN (5.1.2e) zit voor.

KLM/(5.1.2e) geeft korte introductie op notitie van NLR. KLM geeft aan dat ze in kader van ER eerder heeft gevraagd om NRM te actualiseren. Reden waarom NRM niet eerder is geactualiseerd had te maken met NNHS (en daarom geen noodzaak). KLM heeft Schiphol gevraagd om actualisatie uit te voeren. Omdat Schiphol daar niet toe bereid was heeft KLM NLR benaderd.

NLR/(5.1.2e) geeft toelichting op notitie.

Schiphol/(5.1.2e) geeft aan geen formeel verzoek ontvangen te hebben van KLM om NRM te actualiseren. Verder wordt gerekend met meest actuele gebruiksprognose (2023).

NLR/(5.1.2e) bevestigt dat gerekend is met actuele gebruiksprognose 2023 maar dat het hier gaat om input data voor geluidsmodel. Het geluidsmodel maakt het niet mogelijk om nieuwe toestellen goed te modelleren.

Schiphol/(5.1.2e) geeft aan dat de NLR-notitie duidelijk is. Maar om hier iets mee te kunnen moeten de bijlagen geactualiseerd worden. Hoe werkt dat?

NLR/(5.1.2e) bevestigt dat NLR een actualisatie van bijlagen kan uitvoeren op verzoek van overheid.

KLM/(5.1.2e) geeft aan op medewerkersniveau verzoek gedaan te hebben bij Schiphol en verwijst ook naar artikel 6 Slotverordening dat coördinatieparameters gebaseerd moeten zijn op capaciteitsanalyse. Daaruit concludeert hij dat een verzoek op verschillende manieren gedaan kan worden.

Transavia/(5.1.2e) vraagt waarom de bijlage niet geactualiseerd kan worden.

lenW/(5.1.2e) geeft aan dat die noodzaak er lange tijd (vanwege NNHS) niet was en dat we recent verzoek van Schiphol hebben ontvangen voor een update van de bijlagen van het rekenmodel en dat daar nu naar gekeken wordt.

RTHA/(5.1.2e) geeft aan verbaasd te zijn over de houding van Schiphol want de bijlagen van RTHA zijn recent wel bijgewerkt.

Schiphol/(5.1.2e) geeft aan dat Schiphol ook om actualisatie heeft gevraagd (irt DOC 29).

VZ CCN/(5.1.2e) vraagt aan NLR hoeveel tijd ze nodig hebben om bijlagen te actualiseren.

NLR/(5.1.2e) geeft aan dat een actualisatie binnen 1 a 2 maanden gedaan kan worden zodra het ministerie daar een beslissing over neemt.

VZ CCN/(5.1.2e) gaat na over er nog technische opmerkingen zijn voordat stilgestaan kan worden bij de vraag: hoe verder irt totstandkoming capaciteit voor S24.

Schiphol/(5.1.2e) geeft aan meer informatie te wensen over de 487K en dat Schiphol op basis van deze notitie geen ander aantal kan opnemen in de capdec. Hij reageert ook op de opmerking dat de capdec niet gebaseerd zou zijn op capaciteitsanalyse. Aan de 460K ligt een analyse ten grondslag.

VZ CCN/(5.1.2e) wil stilstaan bij de vraag hoe nu verder.

Schiphol/(5.1.2e) geeft aan de IATA kalender te volgen en benadrukt dat hier al maanden gesprekken over worden gevoerd.

lenW/(5.1.2e) geeft aan dat de rekenmethodiek vast ligt in regelgeving en dat als basis dient. Aanpassing van een LVB duurt lang en nu nog langere vanwege demissionaire status van kabinet. Hij schat in dat het één jaar zal kosten om LVB aan te passen. Hij geeft ook aan dat als het rekenmodel wijzigt de overheid ook opnieuw naar de normen zal kijken. Het gaat dus niet alleen om een simpele actualisatie van bijlagen maar de aanpassing is omvangrijker.

Schiphol/(5.1.2e) wil verwachtingen managen dat als de bijlagen aangepast zouden worden er geen 487K vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. Als overheid bijlagen bijwerkt moet alles herijkt worden (ook de normen).

KLM/(5.1.2e) geeft aan dat voor de implementatie van de ER de NRM geactualiseerd moet zijn omdat er gestuurd wordt op HHP en niet op aantal vliegtuigbewegingen. Hij betwijfelt of de regelgeving zo gedetailleerd is dat het NRM niet geactualiseerd kan worden.

Hij begrijpt niet dat er op voorhand gereduceerd gaat worden als het binnen de HHP past en er ook nog altijd sturingsmaatregelen mogelijk zijn.

lenW/5.1.2e geeft aan dat rekenmodel uit regelgeving volgt en dat we verzoek van de sector (om NRM te actualiseren) nu in behandeling nemen.

VZ CCN/5.1.2e concludeert dat dit vraagstuk niet vandaag opgelost kan worden en dat het ook niet mogelijk is om tot een finale conclusie te komen.

Transavia/5.1.2e geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat een reductie naar 460K wel binnen 3 maanden mogelijk is, maar een update van een bijlage door NLR meer dan een jaar in beslag moet nemen. Ook vraagt hij om een onderbouwing van de 460K.

Schiphol/5.1.2e geeft aan dat NLR gevraagd is om berekeningen te doen voor 460K op verzoek van overheid en dat het aan de overheid is om berekeningen te delen.

lenW/5.1.2e geeft aan in de veronderstelling te zijn dat alles gedeeld is en verwijst naar de To70 rapport dat met de stukken is meegestuurd.

Transavia/5.1.2e bevestigt op de hoogte te zijn van het rapport van To70, maar niet het NLR rapport.

Schiphol/5.1.2e bevestigt dat NLR document heeft gemaakt om 460K te onderbouwen en zegt toe de link te delen naar de stukken. Hij benadrukt ook dat de NLR studie laat zien dat de 460K maar net past. <NB: 5.1.2e heeft de link naar de stukken tijdens het overleg gestuurd.>

TUI/5.1.2e verzoekt om een schriftelijk verslag van dit overleg omdat hij verbaasd is over enkele uitspraken van de overheid (o.a. niemand heeft er over nagedacht om NRM te actualiseren).

VZ CCN geeft aan dat afgesproken is om geen verslag van dit overleg te maken zodat deelnemers vrij kunnen spreken. Hij stelt voor om overheid te vragen om hun standpunt op de mail te zetten en dat standpunt ook te delen in het CCN van volgende week. **ACTIE lenW**

lenW/5.1.2e geeft aan altijd bereid te zijn om vragen te beantwoorden maar geen native speaker te zijn en daarom de vragen in het Nederlands zal beantwoorden.

TUI/5.1.2e ziet toch graag een verslag van dit overleg.

VZ CCN/5.1.2e doet poging om samen te vatten waar luchtvaartmaatschappijen antwoord op willen. Waarom zijn de bijlagen de afgelopen 9 jaar niet geactualiseerd? Waarom was actualisatie van bijlagen van RHTA wel mogelijk in kort tijdsbestek? Waarom heeft niemand daar over nagedacht?

lenW/5.1.2e benadrukt opnieuw dat aanpassing van regelgeving tijd kost en dat het geen onwil betreft en hij enkel verwachtingen wil managen. Hij benadrukt ook dat de ER sectorpartijen al meer ruimte geeft dan binnen bestaande regelgeving past en daarmee het verzoek ook in perspectief geplaatst moet worden (dat sector met ER al meer ruimte krijgt).

Schiphol/5.1.2e geeft aan dat er geen notulen van dit overleg gemaakt mogen worden zodat iedereen vrij kan spreken.

VZ CCN/5.1.2e deelt dat standpunt en zal overheid om toelichting vragen waarom NRM niet is geactualiseerd (zoals voor RHTA recent wel gedaan is).

KLM/5.1.2e komt terug op waar in de regelgeving staat dat er met een oude vlootmix gerekend moet worden.

lenW/5.1.2e wijst naar artikel 4.2.3. van het LVB waarin expliciet naar een NLR rapport wordt verwezen. Het gaat om de bijlagen van dat NLR rapport.

VZ/CCN/5.1.2e sluit af door aan te geven dat alle aanwezigen hebben kunnen zeggen wat ze willen zeggen. Hij vat samen dat er zeker een jaar nodig is om de bijlagen aan te passen en dat er dan ook naar de normen gekeken kan worden. Hij geeft aan dat de notitie geen invloed zal hebben op vaststelling van de capaciteit S24. Hij kan zich voorstellen dat airlines een update van de bijlagen wensen en stelt voor dat airlines hier onderling contact over opnemen zodat dit traject opgestart kan worden (los van CDSC/CCN). Daar wordt door aanwezigen niet op gereageerd. Vz bedankt iedereen en sluit vergadering.

To: [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted]@outlook.com; [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl; [redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Mon 9/11/2023 12:09:50 PM
Subject: RE: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM
Received: Mon 9/11/2023 12:09:52 PM

5.1.2i

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted]@minienw.nl



Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 11 september 2023 10:44

Aan: [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted]@outlook.com; [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Urgentie: Hoog

Hoi allen,

- Bij afwezigheid van [redacted] ook even naar [redacted] en [redacted].
- Afgelopen week was er veel aandacht rondom een NLR-notitie (in opdracht van KLM) waaruit zou blijken dat er binnen de milieuruimte van de Experimenteerregeling 487.000 vliegtuigbewegingen zouden passen ipv 460.000. De Telegraaf had hier een artikel over en tijdens het CDSC van vrijdag (waar [redacted] bij was) werd dit natuurlijk ook ingebracht. Aanstaande woensdag bij het CCN zal dit ongetwijfeld ook weer tot discussie leiden. De NLR-notitie gaat uit van berekeningen die **niet** zijn gemaakt met de geldende appendices van het NRM (versie 12.3 uit 2014 voor de fijnproevers), maar wel als je zou rekenen met een aanpassing van deze appendices (met een stillere vloot). Naast dit procedureel bezwaar is er ook heel wat inhoudelijk aan te merken op de berekeningen. Voor de volledigheid zie bijgevoegd ter informatie wat redeneerlijnen/QenA's die we vorige week hebben opgesteld.
- Voor nu aan jullie de urgente vraag hoe zit het precies juridisch. In het LVB staat dat het NRM de voorgeschreven rekenmethode is (artikel 4.2.3). In bijlage 8 van de RMI wordt verwezen naar de vigerende appendices. Als ik het goed

heb, is dit een doorlopende verwijzing. Bij een eventuele update van de appendices wordt dit wel in de Staatscourant gepubliceerd, maar is vermoedelijk een aanpassing van de RMI niet nodig. Graag hoor van jullie op dit klopt.

- Daarbij ook de vraag hoe het zit met de delegatiegrondslag. Het LVB Artikel 4.2.3 schrijft voor welk rekenmodel je moet hanteren. Er is geen delegatiegrondslag om dat bij ministeriële regeling nog aan te vullen of zoets als nieuwere appendices van toepassing te verklaren. RMI vindt grondslag in artikel 8.27 t/m 8.30 van de Wet luchtvaart. Dat is een delegatiegrondslag die het mogelijk maakt om regels te maken over de informatievoorziening (met name aan ILT). Betekent volgens mij dus dat in de informatievoorziening aan ILT LVNL gebruik moet maken van de appendices versie 12.3, maar dat voor de berekening nog altijd uitgegaan moet worden van NLR-CR-2001-372. Graag horen we van HBJZ hoe dit precies zit? En hoe het kan dat er geen delegatiegrond is, maar toch nadere regels zijn gesteld. En hoe werkt dat in de toekomst als we wellicht toch geüpdate appendices willen?

- Schiphol heeft per brief (augustus) verzocht om een update van de appendices. Dit heeft zij met name gedaan om de overschrijdingskans van bepaalde grenswaarden van handhavingpunten voor geluid te verkleinen. Schiphol gaat er vanuit dat een eventuele update niet tot gevolg heeft dat er meer vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. We zijn nu bezig om in kaart te brengen wat we allemaal moeten doen voor een update, maar ook moeten we de argumenten op een rijtje zetten of het überhaupt moeten willen. Het is immers nog steeds de bedoeling om volgende jaar een aangepast LVB te hebben, waarin Doc29 als voorgeschreven rekenmodel is opgenomen.

Graag horen we jullie reactie zsm. Woensdag is 5.1.2e bij de CCN en dan moeten we gesteld zijn op allerlei vragen. Onderstaande redeneerlijnen houden we voorlopig aan.



Dank voor jullie reactie. Als jullie behoefte hebben aan een overlegje hoor ik het graag. Dan plan ik iets in.

Gr. 5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl



Van: 5.1.2e) - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl >

Verzonden: dinsdag 5 september 2023 12:11

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e 5.1.2e) - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @outlook.com >

CC: 5.1.2e 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: CM: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Ja, dat doen we altijd wel.

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

Verzonden: dinsdag 5 september 2023 12:09

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

5.1.2e < 5.1.2e @outlook.com >

CC: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Er is, "Gelet op artikel 3.5.2. van bijlage 8 van de Regeling milieuinformatie luchthaven Schiphol", in 2014 wel een kennisgeving gepubliceerd in de staatscourant over de nieuwe versie 12.3 van de appendices

Zie bijgevoegd

Groet

5.1.2e

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

Verzonden: dinsdag 5 september 2023 09:15

Aan: 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@outlook.com>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Zeker. Aanleiding is het schriftelijk verzoek van Schiphol om de appendices de actualiseren. We zijn bezig in kaart te brengen wat daar allemaal voor nodig is. Zo kwam de vraag op of de RMI aangepast moet worden (of dat de verwijzing automatisch goed gaat naar een eventuele nieuwere versie). We zijn ook nog de argumenten aan het inventariseren of we wel/niet over gaan tot actualisatie. Op korte termijn komen we ook bij HBJZ langs met een nota om mee te lezen.

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e@minienw.nl



Van: 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: maandag 4 september 2023 17:09

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@outlook.com>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Kun je iets duidelijker aangeven waar het precies om gaat gezien het onderwerp van je mail?

Van: 5.1.2e) - HBJZ

Verzonden: maandag 4 september 2023 16:39

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@outlook.com>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,

Ik ga er vanuit dat dit bijlage 8 van de RMI betreft. Daarin hebben we in paragraaf 1 de onderstaande definitie opgenomen. Als in bijlage 8 wordt gesproken over vigerende versie betreft dat dus een dynamische verwijzing die je niet hoeft aan te passen als de versie waarnaar wordt verwezen is geactualiseerd.

Groetjes,

5.1.2e

vigerende versie: geldend op het moment van registratie

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

Verzonden: maandag 4 september 2023 16:07

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@outlook.com>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RMI en verwijzing naar appendices NRM

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,

Kunnen jullie mij helpen met duiding van onderstaand artikel uit het RMI. Klopt het als we de appendices willen actualiseren dat we de RMI niet hoeven te wijzigen. Er wordt immers naar de vigerende versie verwezen.

Op de volgende site van NLR staat deze gepubliceerd. [Luchtvaartmilieu.nl: Regelgeving](https://luchtvaartmilieu.nl/Regelgeving)

Dank.

5.1.2e

7. Referenties

1. Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting, **NLR-CR-96650 L, vigerende versie.**

2. Voorschrift voor de berekening van de L_{den} en L_{night} geluidbelasting in dB(A) ten gevolge van vliegverkeer van en naar de

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 9/12/2023 4:19:03 PM
Subject: RE: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH. MAIL VOOR CCN.
Received: Tue 9/12/2023 4:19:00 PM

Dank! Akkoord om te verzenden. Graag aan CDSC en vooropgesteld in het Nederlands. Prima om daarna courtesy translation te doen.

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 september 2023 16:42
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH. MAIL VOOR CCN.

Dank [5.1.2e]. Ik wacht even op akkoord van [5.1.2e] voordat ik deze versie doorstuur en dan hoor ik ook graag naar wie deze doorgestuurd moet worden: dus CDSC leden of CCN leden.
@[5.1.2e] - DGLM: graag je reactie. Dank.

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 12 september 2023 16:40
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH. MAIL VOOR CCN.

Ik weet niet of [5.1.2e] heeft afgesproken het naar CCN of CDSC te sturen. Laatste is misschien logischer omdat de toezegging daar is gedaan. Met dank aan AI zie hierbij een courtesy translation.

COURTESY TRANSLATION:

5.1.2i

5.1.2i

Kind regards,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e@minienw.nl



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

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 16:22

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

Onderwerp: RE: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH. MAIL VOOR CCN.

Beste allemaal,

dank voor al het werk ik wacht de reactie van 5.1.2e@minienw.nl af.

Wil jullie ook alvast adviseren om er een Engelse vertaling bij te doen omdat niet iedereen Nederlands spreekt, zowel niet in CDSC- als in CCN-verband. Bij de vertaling kan vermeld worden dat het een "courtesy translation" betreft waar geen rechten aan ontleend kunnen worden.

Ik was zelf in de veronderstelling dat deze mail naar de CDSC leden gestuurd zou worden en dat wij hier tijdens CCN op terug zouden komen. Zie nu dat mail naar CCN leden is gestuurd, dat is ook prima, maar dan moet de mail naar de secretaris van het CCN verstuurd worden met een begeleidende mail waarin we de secretaris verzoeken om de antwoorden met de CCN-leden te delen. Als de mail voor CDSC-leden is bedoeld, dan moet de mail met een begeleidend schrijven naar Schiphol gestuurd worden 5.1.2e@minienw.nl met het verzoek om de mail te delen met CDSC-leden.

Tot slot nog suggestie om in onderstaande mail op te nemen dat we hier ook tijdens CCN van 13 september mondeling op terug zullen komen (zoals toegezegd tijdens CDSC meeting).

Groet, 5.1.2e@minienw.nl

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

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 14:02

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

CC: 5.1.2e@minienw.nl - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH. MAIL VOOR CCN.

Urgentie: Hoog

Ik zal een voorzet voor mail maken en doe dit erbij. zie hieronder!!!

5.1.2i

Met vriendelijke groet,

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M
@minienw.nl



Van: - DGLM <@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 13:26

676126

0023

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH.

Hoi [5.1.2e],

[5.1.2e] had gevraagd om de XP-regeling ook op te sturen naar het CDC overleg van morgen. Begreep van [5.1.2e] dat jij een mail ging opsturen en dit kon meenemen?

Groet,
[5.1.2e]

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

Verzonden: maandag 11 september 2023 09:17

Aan: [5.1.2e] - ILT <[5.1.2e]@ilent.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - ILT <[5.1.2e]@ilent.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@outlook.com>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Staatscourant experimenteerregeling en brief ILT beëindigen AHH.

Beste allen,

De experimenteerregeling en de brief aan ILT met verzoek beëindigen anticiperend handhaven zijn vanochtend gepubliceerd in de Staatscourant.
Een enorme mijlpaal!!!

We mogen trots zijn op dit resultaat.

Groet,
[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 9/12/2023 5:41:02 PM
Subject: RE: voorzet nota update appendices
Received: Tue 9/12/2023 5:41:04 PM
[230912 Actualisatie appendices NRM \(002\).docx](#)

Zie bijgaand paar punten. Deze nota zal nog wel flink aantal keren heen en weer gaan vermoed ik zo buiten verzoek

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

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 13:25

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: voorzet nota update appendices

Urgentie: Hoog

Kijk je even mee? Als je de grote lijn deelt stem ik even af met HBJZ, team geluid etc.

Thx.

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - HBJZ
Sent: Wed 9/13/2023 9:44:18 AM
Subject: RE: Concept-nota verzoek actualisatie appendices NRM Schiphol
Received: Wed 9/13/2023 9:44:20 AM
[230912 Actualisatie appendices NRM \(002\) LJ.docx](#)

Hoi [5.1.2e],

Ik was begonnen om wat opmerkingen in de nota te zetten maar in overleg met [5.1.2e] vinden we de nota niet heel duidelijk in het geadviseerd besluit. Waarom kunnen we niet gewoon op wachten op de vaststelling van de LVB-wijziging en waarom zou je stakeholders consulteren?

Groetjes,

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

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 20:31

Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Concept-nota verzoek actualisatie appendices NRM Schiphol

Beste collega's,

Zouden jullie willen meelesen met bijgevoegde nota over het verzoek van Schiphol om de appendices NRM Schiphol te actualiseren. Zouden jullie donderdag voor 10 uur kunnen reageren? Dat zou heel fijn zijn.

Alvast dank.

[5.1.2e]
[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl];
[5.1.2e] - HBJZ[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - HBJZ[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 9/14/2023 7:44:41 AM
Subject: RE: Concept-nota verzoek actualisatie appendices NRM Schiphol
Received: Thur 9/14/2023 7:44:00 AM
[230912 Actualisatie appendices NRM JM MvdN.docx](#)

Hallo [5.1.2e],

Hierbij in de bijlage mijn feedback. Naast een feitelijke check heb ik er ook doorheen gelezen met de bril, hoe zou het andere geluidsdossiers raken. En hoe hard kunnen we bepaalde beweringen onderbouwen.

Mvg,

[5.1.2e]

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

Verzonden: woensdag 13 september 2023 13:19

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>;
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Concept-nota verzoek actualisatie appendices NRM Schiphol

Hoi allen,

Hierbij mijn opmerkingen/aanvullingen.

Groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 20:31

Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Concept-nota verzoek actualisatie appendices NRM Schiphol

Beste collega's,

Zouden jullie willen meelesen met bijgevoegde nota over het verzoek van Schiphol om de appendices NRM Schiphol te actualiseren. Zouden jullie donderdag voor 10 uur kunnen reageren? Dat zou heel fijn zijn.

Alvast dank.

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 9/14/2023 11:51:28 AM
Subject: nota update appendices NRM
Received: Thur 9/14/2023 11:51:30 AM
[230915 Nota update appendices merge.docx](#)

Hoi [5.1.2e]

Kan jij op korte termijn (morgen/maandag) een half uurtje prikken tussen [5.1.2e] [5.1.2e] en mij om bijvoegde concept-nota door te nemen? Ik wil graag de lijn van de nota bespreken voordat ie de lijn in gaat.

Dank [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

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

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 9/18/2023 11:13:39 AM
Subject: RE: Doornemen bijvoegde concept-nota
Received: Mon 9/18/2023 11:13:41 AM
[230915 Nota update appendices merge.docx](#)

Bijgaand nog paar dingen bij de nota.

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

Verzonden: vrijdag 15 september 2023 08:48

Aan: [5.1.2e] DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Doornemen bijvoegde concept-nota

Graag verzetten. @5.1.2e jij had nog wat ideeën voor de nota. Kan jij nog een keer meelesen met de laatste versie van de nota. Dan 5.1.2e ik em aan. Bespreken we de nota volgende week met [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: vrijdag 15 september 2023 08:36

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Doornemen bijvoegde concept-nota

Beste [5.1.2e] en [5.1.2e]

[5.1.2e] buiten verzoek

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]
[5.1.2e]

directie Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bezoekadres: Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

M [5.1.2e]
E [5.1.2e]@minienw.nl
E [5.1.2e]@minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/Ienw



* bezoekers dienen zich bij binnenkomst te legitimeren met een paspoort, een rijbewijs of een Europese identiteitskaart *

To: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl];
[5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 9/19/2023 4:28:21 PM
Subject: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM
Received: Tue 9/19/2023 4:28:23 PM
[Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM.DOCX](#)

Hoi, nog net even met [5.1.2e] afgesproken dat ik nog enkele aanpassingen in de nota zou doen.
De aangepaste versie staat nu in CM bij [5.1.2e].

Groeten,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e] @minienw.nl



Van: [5.1.2e] [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl

Verzonden: dinsdag 19 september 2023 12:49

Aan: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e],
[5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl

CC: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl

Onderwerp: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Urgentie: Hoog

Hoi [5.1.2e]

[5.1.2e]

Groet,

[5.1.2e]

NB. Nog geen reactie van [5.1.2e] op het concept gehad.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e] @minienw.nl



Van: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl

Verzonden: dinsdag 19 september 2023 12:31

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM
[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e] @minienw.nl

CC: [5.1.2e] HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Urgentie: Hoog

Beste allen,

Ik had over deze nota gisteren ook contact met [5.1.2e], en ik weet niet of er inmiddels een reactie van [5.1.2e] is op de nota.

[5.1.2e]

Gr,
[5.1.2e]



TER BESLISSING

Datum

18 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/266287

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Beslistermijn

30-09-2023

Bijlage(n)

-

Aan Minister van IenW

nota

Verzoek actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel
Schiphol

Aanleiding

Schiphol heeft IenW schriftelijk verzocht een actualisatie uit te (laten) voeren van de appendices behorende bij het Nederlands Rekenmodel (NRM) voor de berekeningen van de geluidbelasting voor Schiphol. De vigerende appendices dateren van 2014. Deze zijn sinds die tijd niet meer geactualiseerd, omdat het voornemen is over te gaan naar Doc29 voor de geluidberekeningen. Een voorstel voor die overgang is opgenomen in het ontwerp-LVB, maar zoals bekend laat vaststelling hiervan al geruime tijd op zich wachten. Volgens planning wordt het LVB in 2024 gewijzigd en zal Doc29 worden aangewezen voor de berekeningen.

Geadviseerd besluit

- Gelet op de voorgenomen overgang naar Doc29 volgend jaar ligt het voor de hand het verzoek af te wijzen. Alvorens een definitief besluit te kunnen nemen wordt geadviseerd eerst goed te verkennen welke acties ondernomen moeten worden voor de actualisatie, welke keuzes daarin gemaakt moeten worden en welke doorlooptijden ermee gemoeid zijn. De tijd kan tevens worden benut om af te stemmen met relevante stakeholders.
- Op basis van deze verkenning wordt u definitief geadviseerd, mede in het licht van de voorgenomen overgang naar Doc29.

Kernpunten

- Als Schiphol het verzoek voor actualisatie niet had gedaan, had IenW niet het initiatief genomen om de appendices te actualiseren, omdat IenW wil overgaan naar Doc29 als rekenmodel. Doc29 wordt vastgelegd in het LVB (planning november 2024). Een actualisatie zal vermoedelijk veel tijd en inzet vergen die betrekking zou hebben voor een zeer beperkte periode. Deze tijd kan beter worden ingezet om de noodzakelijke LVB-wijziging zo spoedig mogelijk voor elkaar te krijgen.
- Aan de andere kant is het inhoudelijk gezien wel aan te bevelen de geluidsberekeningen uit te voeren met zo actueel mogelijke gegevens. Dit zou pleiten voor een actualisatie. De luchtvaartmaatschappijen hebben onlangs in het Coordination Committee Netherlands (CCN) het belang van een actualisatie benadrukt.
- Actualisatie leidt zeer waarschijnlijk tot minder berekende geluidbelasting. Zonder aanpassing van de normen zou dat meer geluidruimte voor de sector betekenen. In het verleden is de afspraak gemaakt dat milieuwinst verdeeld

moet worden over de omgeving en de sector (Alders-tafel). Hiervoor is geen methodiek uitgewerkt.

- Specifiek voor de experimenteerregeling speelt de vraag hoe redelijk het zou zijn de ruimte aan de luchtvaartsector te laten. Het vertrekpunt voor de experimenteerregeling was het LVB 2008 en de ruimte die dat biedt: 410.000 vliegtuigbewegingen met berekeningen op basis van de huidige appendices. Bij een update van de appendices zou dit aantal wellicht hoger uit kunnen vallen, maar verwachting is dat het duidelijk onder de 460.000 zal blijven. Met de experimenteerregeling is gekozen voor een stapsgewijze aanpak en daarbij kwam het volume uit op 460.000. Er lijkt op voorhand geen ratio voor meer ruimte voor de sector geredeneerd vanuit het LVB 2008. Dit zou betekenen dat de appendices ongemoeid moeten worden gelaten of dat de normen aangepast worden op een update van de appendices.
- NLR is in principe de aangewezen partij voor de actualisatie (de regelgeving verwijst expliciet naar NLR-rapporten), maar doordat zij in opdracht van KLM al uitspraken hebben gedaan over de impact van een eventuele actualisatie op het aantal mogelijke vliegtuigbewegingen is de vraag of de onafhankelijkheid voldoende is geborgd. NLR heeft aangegeven een team te kunnen samenstellen dat niet betrokken is geweest bij het onderzoek voor KLM (en eerder onderzoek voor Schiphol).

Datum

18 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/266287

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van IenW

Bijlage(n)

-

Toelichting

- Het NRM is het geldende rekenmodel voor geluidsberekeningen voor Schiphol. Voor het berekenen van de geluidbelasting van vliegverkeer wordt gebruik gemaakt van standaard vliegtuiggegevens met geluidniveaus en vliegprestaties. Hiertoe bevatten de berekeningsvoorschriften een verwijzing naar een bijlage - ook wel appendices genoemd- waarin de geluidgegevens van (standaard en categorieën) vliegtuigen zijn opgenomen. De appendices zijn door NLR vastgelegd in rapportvorm.
- Het NRM wordt voorgeschreven in het LVB (artikel 4.2.3). In de Regeling milieu-informatie Schiphol (RMI) wordt verwezen naar de vigerende appendices van het NRM (een doorlopende verwijzing).
- Doc29 is een Europees rekenvoorschrift dat is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. In de EU-geluidverordening (balanced approach-procedure) is Doc29 voorgeschreven bij de doorrekening van het doel en de effecten van exploitatiebeperkingen. IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29 voor de geluidberekeningen voor Schiphol (en overige burgerluchthavens). Dit is mede op advies van de Commissie m.e.r. en het wordt ondersteund door de voormalige ORS (opgevolgd door de MRS). Dit voornemen is meerdere malen aan de Tweede Kamer (her)bevestigd. In het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit, dat in 2021 in de voorhangprocedure is gebracht, is concreet een voorstel opgenomen om Doc29 als voorgeschreven rekenvoorschrift vast te leggen. Als Schiphol niet het verzoek zou hebben gedaan, had IenW geen initiatief genomen om de NRM-appendices te actualiseren.
- Schiphol heeft om een actualisatie van de NRM appendices verzocht met name om de overschrijdingskansen van de grenswaarden voor geluid te verkleinen. Zij wil dit zelfs al voor het huidige gebruiksjaar i.v.m. een dreigende overschrijding van de grenswaarde in handhavingpunt 25, maar dit is niet realistisch qua planning. De actualisatie zou daarom alleen

betrekking hebben op het gebruiksjaar 2024 (waarin ook de experimenteerregeling met geactualiseerde grenswaarden van toepassing is). Daarna wordt Doc29 voorgeschreven.

- Het is niet de verwachting van Schiphol dat actualisatie tot meer inpasbare vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden in handhavingpunten van de experimenteerregeling leidt. Recent hebben de luchtvaartmaatschappijen anders betoogd op basis van een korte notitie van NLR (in opdracht van KLM) over extra vliegtuigbewegingen die mogelijk worden als er met een aanpassing van de appendices gerekend zou worden. Er kunnen kritische kanttekening worden geplaatst bij de gekozen uitgangspunten, de berekeningen en de conclusie van het NLR. Het is vanuit de onafhankelijke positie van NLR m.b.t. haar verantwoordelijkheid voor het NRM en de appendices ook af te vragen waarom NLR heeft meegewerkt aan het verzoek van KLM. Voor een eventuele actualisatie van de appendices ligt het - gelet op de door het NLR ingenomen positie - niet zomaar meer voor de hand om dit aan NLR te vragen, terwijl de regelgeving juist nadrukkelijk naar NLR-rapporten verwijst.
- Het is overigens wel de verwachting dat er meer geluidsruijme ontstaat met de actualisatie omdat er met verouderde gegevens wordt gerekend, waarbij het effect van stillere vloot onvoldoende naar voren komt in de berekeningen. In het verleden was het de bedoeling om vrijgevallen geluidsruijme te verdelen over de sector en omgeving, maar daar is nooit een juridisch instrument voor in de regelgeving opgenomen (alleen afspraak aan Alderstafel). De gehele geluidsruijme zou volledig ten bate van de sector komen. Dat roept op z'n minst de vraag op of actualisatie van het rekenmodel ook actualisatie van de normen zou moeten betekenen of dat er op een andere wijze invulling gegeven kan worden aan een eerlijke verdeling van de geluidsruijme.
- Als het proces van actualisatie wordt ingegaan zal een eerste stap zijn een deskundige partij een update te laten uitwerken, inclusief een beeld van eventueel te maken keuzes daarin. Daar hoort bij dat ook overwogen moet worden hoe een aanpassing van de rekenmethodiek zich verhoudt tot de geldende normen en op welke wijze de vrijgevallen geluidsruijme kan worden verdeeld.
- Het ligt voor de hand naar aanleiding van advies over aanpassingen van de appendices alle relevante stakeholders (in het bijzonder de Maatschappelijke Raad Schiphol) te betrekken bij een voorstel voor aanpassing van de methodiek en eventuele aanpassing van de normen dan wel verdeling van de geluidsruijme. Het gaat dan met name om de keuzes die daarbij gemaakt worden.

Krachtenveld

- De luchtvaartmaatschappijen zullen voorstander zijn voor het actualiseren van de appendices, omdat zij ervan uitgaan dat hierdoor meer vliegtuigbewegingen mogelijk worden binnen de experimenteerregeling.
- Schiphol wenst een actualisatie om de overschrijdingskans van grenswaarden voor geluid te verkleinen en daarmee een robuustere operatie binnen het experiment te kunnen uitvoeren. Het is de verwachting dat LVNL dit steunt.
- Het is nog niet bekend wat de leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol vinden, maar vermoedelijk zullen zij kritisch zijn, omdat de actualisatie (zonder aanpassing van de normen of systematiek van verdeling geluidsruijme) in principe alleen voordelen voor de sector heeft.

Datum

18 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/266287

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van IenW

Bijlage(n)

-

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum

18 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/266287

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van IenW

Bijlage(n)

-

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - HBJZ[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - HBJZ[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 9/20/2023 2:56:29 PM
Subject: RE: RONDZENDMAP-2023/11602 U heeft een recordactie in CM, POLS M beslisnota verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol
Received: Wed 9/20/2023 2:56:31 PM

Dank! Ik heb het net afgedaan.

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

Verzonden: woensdag 20 september 2023 09:46

Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2023/11602 U heeft een recordactie in CM, POLS M beslisnota verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol

ik heb in CM nog enkele kleine tekstuele wijzigingen in nota gezet met track changes. @ [5.1.2e] kan jij kijk of het zo akkoord is? groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>



Van: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 20 september 2023 09:39

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2023/11602 U heeft een recordactie in CM, POLS M beslisnota verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol

Kunnen we het niet formuleren in de trant van: nu verkenning starten en aan de hand daarvan t.z.t. besluit nemen over al dan niet actualisatie. Als vaststelling gewijzigd LVB inderdaad te lang op zich laat wachten dan ligt actualisatie meer voor de hand.

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

Verzonden: woensdag 20 september 2023 09:35

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: RONDZENDMAP-2023/11602 U heeft een recordactie in CM, POLS M beslisnota verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol

Hoi, idee was om op te nemen in de nota:

"Vanuit perspectief dat we snel overgaan naar D0c29 ligt afwijzen voor de hand. Vanuit de inhoud gereedeneerd moeten we het eerst goed verkennen"

Dus niet per se nu al afwijzen...hoewel [5.1.2e] volgens mij wel neigt naar afwijzen.

Blijkbaar komt dit niet goed over. Ik kijk nog 1 keer naar de formulering.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>

5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 20 september 2023 09:25

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e, 5.1.2e) - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: RONDZENDMAP-2023/11602 U heeft een recordactie in CM, POLS M beslisnota verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol

Ha collega's,

Heb net de nota gelezen. Zie dat (waarschijnlijk na opmerkingen 5.1.2e) in is gekomen dat onze voorkeur zou zijn om verzoek tot update appendices af te wijzen. Twee vragen over risico's die ik daarbij zie:

- Vanuit de inhoud is een update altijd logisch. Immers, bij gebruik van modellen wil je zo veel mogelijk rekening houden met ontwikkelingen en nieuwe inzichten (zie bijvoorbeeld de regelmatige updates van Aerius). Als we verzoek zouden afwijzen met alleen procedureel argument van komend Doc29, worden we dan niet kwetsbaar voor juridische procedures over het willens en wetens toepassen van verouderd model?

- Als invoering Doc29 toch weer vertraagt (het lukt ons al ruim 8 jaar niet om LVB vast te stellen door verschillende externe oorzaken), blijven we dan update appendices ook steeds vertragen? Op welk moment worden we dan gedwongen?

Samengevat: ik vraag me af of het niet minder risicovol is om in gedegen proces naar update te kijken en zo nodig ook de grenswaarden van een update te voorzien, dan het verzoek af te wijzen?

Ik wacht even op jullie reactie voordat ik de nota af kan doen.

Groeten,

5.1.2e

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e @minienw.nl];
[5.1.2e] - DGLM [5.1.2e @minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e @minienw.nl]; [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 9/21/2023 7:50:24 AM
Subject: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM
Received: Thur 9/21/2023 7:50:26 AM

Goed om even te bespreken inderdaad; kan impactvol zijn. Sector ziet dit momenteel als de heilige graal en zet hier dus vol druk op. Dinsdag einde dag heeft Transavia mij namens partijen van het CCN verzocht om spoedig overleg. Heb het even laten liggen om nota zo veel mogelijk tijd te geven, maar zal vandaag in ieder geval procesmatig moeten reageren. Hopelijk dus mogelijk om dit op korte termijn te doen.

[5.1.2e] en [5.1.2e] zijn uiteraard van harte welkom, maar inhoudelijk beperkt zich dit tot Schiphol en het komende jaar. Rekenmethodiek is namelijk expliciet vastgelegd in LVB Schiphol; voor regionale luchthavens is het elders geregeld. En als we bij invoering Luchtruimherziening nog steeds geen nieuw LVB Schiphol hebben met Doc29 dan hebben we heel andere problemen **uitnodigen verzoek**

Groeten,
[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Datum: donderdag 21 sep. 2023 8:36 AM
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Kopie: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
<[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e @minienw.nl]>
Onderwerp: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Goed idee. In ieder geval graag [5.1.2e] uitnodigen. Ik doorzie even dit of dit LV en LRH raakt. Heb indruk van niet want daar wordt al uitgegaan van Doc29?? @ [5.1.2e] ?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Datum: donderdag 21 sep. 2023 8:06 AM
Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Kopie: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
<[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Onderwerp: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

[5.1.2e]

Sorry dat even duurde maar ik moet eerlijk zeggen dat ik wel behoefte heb aan overleg hierover. Is weer een IQ vretende nota ?? ik laat even een half uur plannen zodat ik even wat vragen kan stellen. Weet niet of HBJZ er dan ook bij moet zijn en of LRH en LV ook nodig zijn. ik vraag [5.1.2e] om te plannen,
Groet [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
Verzonden: maandag 18 september 2023 15:52
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>
<[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>, [5.1.2e] - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Urgentie: Hoog

Hoi 5.1.2e,

Zoals eerder aangekondigd (in het DT dacht ik) zie hier alvast ter informatie de concept-beslisnota over het verzoek van Schiphol om de appendices van het NRM te actualiseren. De nota komt deze week jouw kant op, maar ik moet nog wat kleine puntjes met HBJZ afstemmen. Als je al vragen of opmerkingen hebt, hoor ik het graag. Het is (wederom) een nogal technisch onderwerp realiseer ik me.

Groet,

5.1.2e

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 9/21/2023 4:04:39 PM
Subject: RE: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024
Received: Thur 9/21/2023 4:04:40 PM

buiten verzoek

Volgens mij gaat het hier om iets anders. Blijkbaar is het voor de medegebruiksvergunning Eindhoven nodig om in kaart te brengen wat de verwachte geluidbelasting is. Dit is nodig omdat er afspraken zijn dat de geluidbelasting in 2030 fors moet zijn afgenomen. In de jaren daarnaar toe moeten al reductiestappen worden gezet. Om te berekenen wat de impact is op vlootvernieuwing in 2024 heeft To70 dit berekend. Wat wel aan de discussie met Schiphol raakt is dat de appendices voor de regionale luchthavens wel zijn geactualiseerd (november 2021) en dat er dus met meer actuele gegevens kan worden gerekend. De appendices voor de regionale luchthavens zijn overigens niet zomaar te vertalen naar Schiphol heeft [5.1.2e] me wel eens uitgelegd. De echte expert is natuurlijk [5.1.2e] voor als je meer detail nodig hebt.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e @minienw.nl]



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

Verzonden: donderdag 21 september 2023 16:37

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e @minienw.nl]>

Onderwerp: FW: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024
???

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

Verzonden: donderdag 21 september 2023 16:36

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e @minienw.nl]>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e @minienw.nl]>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e @minienw.nl]>

Onderwerp: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024

Hoi collega,s

Even toch een vraag; ik zie op verschillende plekken discussies of berekeningen over vlootvernieuwing opkomen. Nu hier ook bij vergunning Eindhoven waar discussie is hoe hoog percentage vlootvernieuwing. Is er een relatie met de discussie rondom vlootvernieuwingsmix op Schiphol die we hierin de gaten moeten houden? Ik zou namelijk aannemen dat de varianten over de linie ongeveer gelijk moeten zijn (los van een specifiek meer aangeboden toestel per luchthaven)??

Groet [5.1.2e]

buiten verzoek

To: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]
Cc: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Fri 9/22/2023 8:56:17 AM
Subject: RE: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024
Received: Fri 9/22/2023 8:56:18 AM

Ok helder ik zet nota door . kritiek van Schiphol op actualiseren krijgt hiermee dus wel meer gewicht

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

Verzonden: vrijdag 22 september 2023 09:45

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>
CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024

Hallo [redacted] 5.1.2e,

In aanvulling op [redacted] 5.1.2e: dit betreft een doorrekening van vlootvernieuwing volgens een vaste methode. Dat de uitkomsten verschillend zijn, is logisch, omdat gekeken wordt welke airline al met stillere vliegtuigen vliegt. Voor Eindhoven Airport is dat met name Transavia en WizzAir. Beiden hebben geïnvesteerd in de A330 NEO, en die is echt stiller. Dat levert voor Eindhoven dus een geluidwinst op, die vertaald wordt in minder geluidhinder en kleinere contour. De geluidwinst wordt dus vastgelegd in een verkleining van de geluidcontour. Dat maakt dat airlines ook met deze vliegtuigen moeten blijven vliegen, anders krijgen ze overschrijdingen.

Uitkomsten verschillen daarom ook echt per luchthaven, gaat om aantallen vluchten en soort vliegtuigen.

[redacted] 5.1.2e noemt ook dat de appendices in het algemeen zijn geactualiseerd, dus algemeen bruikbaar zijn. Maar uitkomsten per luchthaven verschillen.

Met groet, [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Directie Luchtvaart, Ministerie IenW

Tel. [redacted] 5.1.2e

@: [redacted] 5.1.2e @minienw.nl

[redacted] 5.1.2e

 Luchtvaartindetekomst.nl

buiten verzoek

Van: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 22 september 2023 08:52

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl];
[redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl]; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>
CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024

Hoi [redacted] 5.1.2e,

Het lijkt mij inderdaad dat de gemiddelde vlootvernieuwing over de hele lijn gelijk moet zijn, maar dat per luchthaven verschillen kunnen ontstaan door het specifiek inzetten van bepaalde vliegtuigen.

Er zit wel een relatie met de appendices van het NRM, maar volgens mij gaat het hier om iets anders. Blijkbaar is het voor de medegebruiksvergunning Eindhoven nodig om in kaart te brengen wat de verwachte geluidbelasting is. Dit is nodig omdat er afspraken zijn dat de geluidbelasting in 2030 fors moet zijn afgenomen. In de jaren daarnaar toe moeten al reductiestappen worden gezet. Om te berekenen wat de impact is op vlootvernieuwing in 2024 heeft To70 dit berekend. Dit gaat dus over een specifiek jaar (en specifieke luchthaven). Voor Schiphol werken we niet met een target voor een reductie van geluidsbelasting, maar het aantal vliegtuigen moet passen binnen de grenswaarden voor geluid van het LVB (of de experimenteerregeling).

Wat wel aan de discussie met Schiphol raakt is dat de appendices voor de regionale luchthavens recent zijn geactualiseerd (november 2021) en dat er dus met meer actuele gegevens kan worden gerekend. De appendices NRM voor Schiphol zijn in 2014 voor het laatst geactualiseerd, waardoor de nieuwere stillere vliegtuigen eigenlijk niet meer passen in de stilste categorie van de appendices (en dus eigenlijk een te hoge geluidbelasting opleveren in de berekeningen). De appendices voor de regionale luchthavens zijn overigens niet zomaar te vertalen naar Schiphol.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



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

Verzonden: donderdag 21 september 2023 16:36

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Document(en) uit RONDZENDMAP-2023/10297: DLV M Beslisnota ontwerp Medegebruiksvergunning Eindhoven Airport 2024

Hoi collega,s

Even toch een vraag; ik zie op verschillende plekken discussies of berekeningen over vlootvernieuwing opkomen. Nu hier ook bij vergunning Eindhoven waar discussie is hoe hoog percentage vlootvernieuwing. Is er een relatie met de discussie rondom vlootvernieuwingsmix op Schiphol die we hierin de gaten moeten houden? Ik zou namelijk aannemen dat de varianten over de linie ongeveer gelijk moeten zijn (los van een specifiek meer aangeboden toestel per luchthaven)??

Groet 5.1.2e

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 9/25/2023 9:18:12 AM
Subject: RE: [5.1.2e] appendices NRM
Received: Mon 9/25/2023 9:18:14 AM
[Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM.DOCX](#)

Zie bijgaand de laatste versie van de nota tbv overleg woensdagochtend. Deze is inmiddels afgedaan door [5.1.2e] en [5.1.2e]. Hij staat nu bij [5.1.2e] in CM.

De nota is zeer beperkt gewijzigd tov de versie die [5.1.2e] eerder had gezien.

Gr [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

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

Verzonden: donderdag 21 september 2023 08:48

Aan: [5.1.2e] - DGLM; [5.1.2e] - DGLM; [5.1.2e] - DGLM

Onderwerp: [5.1.2e] appendices NRM

Tijd: woensdag 27 september 2023 09:00-09:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Kamer [5.1.2e] Webex

Lukt dit voor jou [5.1.2e]?

Gr,

[5.1.2e]

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

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

[5.1.2i]

Deelnemen aan vergadering

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

[5.1.2i]##Toll

5.1.2i

##States Toll

Deelnemen via telefoon

5.1.2i

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies @rijksvideo.webex.com

U kunt ook kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

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

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

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 9/25/2023 12:06:31 PM
Subject: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM
Received: Mon 9/25/2023 12:06:00 PM
[Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM MvdN.docx](#)

De notitie klopt. Voor hij naar de minister gaat, zou ik aantal schoonheidsfoutjes eruit halen en m.i. zou de inleiding (zie bijlage hiervoor) duidelijker mogen. Ik neem aan dat [5.1.2e], laat staan de minister, niet gelijk weten wat de appendices zijn en waarvoor ze dienen.

Mvg,
[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 22 september 2023 16:56

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

[5.1.2e]

Zie bijgaand nota over actualisatie appendices NRM. We spreken daar woensdagochtend [5.1.2e] over. Hebben jullie nog input vanuit team geluid/

Grt [5.1.2e]

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

Verzonden: dinsdag 19 september 2023 17:28

Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Hoi, nog net even met [5.1.2e] afgesproken dat ik nog enkele aanpassingen in de nota zou doen. De aangepaste versie staat nu in CM bij [5.1.2e].

Groeten,
[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

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

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: dinsdag 19 september 2023 12:49

Aan: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl

CC: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: RE: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Urgentie: Hoog

Hoi 5.1.2e

Ik herken je worsteling wel, maar ik zie ook risico's in het simpelweg afwijzen van het verzoek. Het is allerm minst zeker dat we het LVB volgend jaar wel af hebben. We roepen namelijk al 10 jaar dat het bijna zover is. Daarbij is het kwetsbaar richting de luchtvaartmaatschappijen die al herhaaldelijk (via de Telegraaf en in het CCN) hebben betoogd dat met de actualisatie meer ruimte ontstaat; IenW zou hen deze ruimte dan bewust onthouden. Ze hebben natuurlijk wel een punt dat er met behoorlijk verouderde informatie wordt gerekend. Het zou juist goed zijn om actuele gegevens te hebben, waaruit zeer waarschijnlijk blijkt dat er toch niet meer extra vtb mogelijk worden. Dan is dat inhoudelijk gepareerd.

Onze insteek van de nota is daarom eerst goed inventariseren wat het zou betekenen qua planning, afstemming stakeholders en inhoudelijke keuzes voordat we M een definitieve keuze voorleggen. Ik zou er mee kunnen leven als we in de nota opnemen dat HBJZ dit niet nodig acht en pleit voor het afwijzen van het verzoek, maar nu al een advies geven vind ik echt lastig. Zou dat voldoende voor jullie zijn of moeten we zsm een overlegje plannen om dit door te spreken?

Groet,

5.1.2e

NB. Nog geen reactie van 5.1.2e op het concept gehad.

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



Van: 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 19 september 2023 12:31

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

CC: 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Beslisnota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM

Urgentie: Hoog

Beste allen,

Ik had over deze nota gisteren ook contact met 5.1.2e, en ik weet niet of er inmiddels een reactie van 5.1.2e is op de nota.

Ik zit eerlijk gezegd een beetje te worstelen met deze nota en vraag me af of ook de optie 'verzoek naast ons neer leggen' niet aan de M voorgespiegeld moet worden. En in feite met voor- en nadelen in deze nota benoemd zou moeten worden.

In de experimenteerregeling zijn we in de toelichting (p.13) duidelijk dat we aansluiten bij het NRM en doc29 niet van toepassing verklaren. Bij het opstellen van de experimenteerregeling hebben we er ook niet voor gekozen om de appendices te actualiseren, dus dat roept bij mij de vraag op waarom we dat nu wel voornemens zijn te gaan verkennen. Daarnaast is het doel van de verkenning/actualisatie mij ook niet helemaal duidelijk: voornamelijk gelegen in het voorkomen van een overschrijding van de grenswaarden (handhaving), maar naar verwachting leidt dat niet tot meer vliegtuigbewegingen (maar uitsluiten kunnen we het ook niet). Ook waar het 'resultaat van die verkenning' dan zou moeten landen, is mij niet geheel duidelijk. Als ik het goed begrijp zou dit er toe kunnen leiden dat de experimenteerregeling dan aangepast moet worden (deze bevat nu vervangende grenswaarden).

In de nota geven we aan dat we erna streven om in 2024 het gewijzigd LVB van kracht te laten zijn en dat voor de geluidberekeningen doc29 het uitgangspunt wordt. Dit betekent dat we ook mijn inziens vol kunnen inzetten op dat traject en dit verzoek naast ons neer kunnen leggen.

Gr,

5.1.2e

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 9/25/2023 2:43:01 PM
Subject: RE: UITVRAAG agendapunten staf en Ruud Sondag
Received: Mon 9/25/2023 2:43:02 PM

Yes prima. Hoor het woensdag graag

Wat is NRM ook alweer? En dat is voor staf neem ik aan

Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: maandag 25 september 2023 15:32

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: RE: UITVRAAG agendapunten staf en Ruud Sondag

Misschien actualiseren appendices NRM, maar daar hebben we woensdagochtend nog overleg met [5.1.2e] over. dat even afwachten?

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

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

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: maandag 25 september 2023 11:27

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e], [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: UITVRAAG agendapunten staf en Ruud Sondag

Hoi allen,

Volgende week zijn er 2 vergaderingen van belang:

- Staf LVB
- Gesprek M met Ruud Sondag

Ik moet deze week voor beiden een agenda aanleveren, en dus ben ik op zoek naar agendapunten. Zijn er dingen die jullie in een van beide overleggen willen bespreken, dan hoor ik het graag.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: [5.1.2e]



To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 9/26/2023 12:45:53 PM
Subject: RE: bijlage appendices
Received: Tue 9/26/2023 12:45:55 PM

Ha [5.1.2e],
Heb ik bewust even weggelaten, maar voor de duidelijkheid:

[5.1.2e]

Groet,
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 26 september 2023 13:42
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: bijlage appendices

Toch nog een vraag voor mijn begrip. Wat is precies het verschil met de regionale luchthavens? Dat is nu helemaal weggelaten in de bullits

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: dinsdag 26 september 2023 12:53
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: bijlage appendices

Hi [5.1.2e],
Zie onderstaand een aantal nuanceringen/aanvulling van mijn kant.

Groet,
[5.1.2e]
Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 25 september 2023 17:59
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: bijlage appendices

[5.1.2e]

5.1.2i

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M
@minienw.nl



To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Wed 9/27/2023 9:35:59 AM
Subject: RE: NRM in LVB-overleg
Received: Wed 9/27/2023 9:36:00 AM

Ok, thanks. Ik zet hem op de agenda en zal het op nazenden neerzetten. Geeft je even een paar dagen extra *

[redacted]

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 27 september 2023 10:35

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: NRM in LVB-overleg

Ja. Graag noemen "Verzoek van Schiphol tot actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel (NRM)."

We gaan iig wat slides voorbereiden. Misschien ook nota ter informatie. Dat wil ik nog even met [redacted] afstemmen.

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted]
[redacted]@minienw.nl



Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 27 september 2023 09:54

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: NRM

Hoi hoi,

Laat je straks nog even weten of NRM nog doorgaat (evt met stukken en wanneer je die kan aanleveren)?

Ik moet vandaag de agenda een beetje afmaken. Evt stukken kunnen we altijd nog nazenden.

Thanks

[redacted]

[redacted]

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: [redacted]



To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Wed 9/27/2023 5:23:15 PM
Subject: RE: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [redacted](002) met aanvullingen [redacted]
Received: Wed 9/27/2023 5:23:17 PM

Zou bij BA stukje nog toevoegen dat Doc29 gebruikt moet worden bij BA.
Anders komt het zinnetje dat nrm moet volgens regelgeving wat tegenstrijdig over.

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: 27 sep. 2023 17:39
Naar: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Cc: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [redacted](002) met aanvullingen [redacted]

Bijgaand mijn voorzet.

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 27 september 2023 17:26
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [redacted](002) met aanvullingen [redacted]

Ja sorry. Zie nu dat het haga is. Eens over 2 verschillende sporen. Had ik [redacted] ook al geappt. In het documentje zit volgens mij ook al uitleg over doc 29 en BA

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: 27 sep. 2023 17:20
Naar: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Cc: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [redacted](002) met aanvullingen [redacted]

Ha,

Voor wat betreft vraag Graus kan minister denk ik toezeggen om rapport aan de Kamer te sturen. Bijgaand netjes in het format buiten verzoek

Met motie Graus doel je denk ik op motie Van Haga? Daar moeten we denk ik opletten dat we niet twee zaken door elkaar halen. Voor BA is gerekend met actueel model (Doc29). Motie ziet dan op experimenteerregeling? Dan zouden we tekst van [redacted] kunnen gebruiken. Ik zal wel voorzetje doen zo.

Groeten,
[redacted]

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 27 september 2023 17:05

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>;
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [5.1.2e] (002) met aanvullingen [5.1.2e]

Zie hierbij lijstje. Ik kan pas vanavond laat een reactie op de motie Graus maken. Raakt ook wel BA.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: woensdag 27 september 2023 15:33

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel [5.1.2e] (002) met aanvullingen [5.1.2e]

To: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 9/27/2023 8:41:03 PM
Subject: RE: Nota appendices NRM
Received: Wed 9/27/2023 8:41:04 PM

Paar kleinigheden aangepast en doorgezet naar [5.1.2e]. Super ingewikkelde materie, en dus ook ingewikkelde nota, maar makkelijker kunnen we het [5.1.2e] maken.... Goed om inderdaad slides erbij te hebben dinsdag

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

Van: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 27 september 2023 17:13
Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nota appendices NRM

Hoi [5.1.2e],
Een korte presentatie (voor de m) lijkt mij idd wel nodig. Ik heb mijn medeparaaf gezet. Ligt nu bij [5.1.2e].
Groet,
[5.1.2e]

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

Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 27 september 2023 16:48
Aan: [5.1.2e], N.E.M. ([5.1.2e]) - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] ([5.1.2e]) - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DBO [5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: Nota appendices NRM

Hoi [5.1.2e] en [5.1.2e],
Vanochtend hebben we met [5.1.2e] gesproken over de nota over verzoek actualisatie appendices. We hebben afgesproken volgende week tijdens staf LVB de dilemma's rondom dit verzoek te bespreken aan de hand van een korte presentatie (ga ik morgen maken). We hebben de nota omgeschreven naar een nota ter informatie die meer (feitelijke) achtergrondinformatie bevat. We willen deze in de weekendtas krijgen. Ik hoop dat jullie snel kunnen kijken. [5.1.2e] is al akkoord.

Dank en groeten,
[5.1.2e]



buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 9/28/2023 10:15:35 AM
Subject: RE: ruud zondag
Received: Thur 9/28/2023 10:15:36 AM

Wat korte bullits over verzoek actualisatie NRM. M krijgt natuurlijk nog veel informatie voor Staf.

Verzoek Schiphol actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel (NRM).

- Schiphol heeft per brief verzocht om een actualisatie van de appendices van het NRM. Tijdens de staf LVB Schiphol van 3 oktober wordt dit verzoek met u besproken. Hier is een nota ter informatie opgesteld en zal aan de hand van een korte presentatie de verschillende dilemma's die rondom het verzoek spelen worden besproken.
- Schiphol wil een actualisatie om de overschrijdingskansen voor de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid te verkleinen. Uit analyses die Schiphol heeft gemaakt blijkt dat er voor het komende gebruiksjaar hoge overschrijdingskansen zijn voor een aantal grenswaarden (o.a. in de Zuidoost-hoek). Met de actualisatie worden de overschrijdingskansen kleiner.
- Het is daarbij niet de verwachting van Schiphol dat actualisatie tot meer inpasbare vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden in handhavingspunten van de experimenteerregeling leidt, maar lokaal kan er wel ruimte voor meer vliegtuigbewegingen ontstaan. De geluidsruimte die ontstaat door de actualisatie zal zonder aanpassing van de grenswaarden volledig ten gunste vallen van de sector.
- U kunt aangeven dat IenW op korte termijn een reactie geeft op het verzoek.

Achtergrond informatie:

- Voor de berekeningen van geluidbelasting voor zijn berekeningsvoorschriften opgesteld. Voor Schiphol en de regionale luchthavens wordt dit met het NRM gedaan. Er zijn wel verschillen in systematiek.
- Onderdeel van het NRM zijn de appendices, waarin invoergegevens voor geluid van diverse (categorieën) vliegtuigen zijn opgenomen.
- Voor Schiphol wordt gewerkt met een matrix van gewicht- en geluidsklassen. De appendices Schiphol zijn voor het laatst in 2014 geactualiseerd. Voor de regionale luchthavens is de recent nog gebeurd.
- IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29. In het ontwerp-LVB is hier een voorstel voor opgenomen. Volgens planning wordt het LVB in 2024 gewijzigd.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: woensdag 27 september 2023 11:33

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: ruud zondag

Hoi hoi,

Sprak [5.1.2e] en zij wilde dit ook bespreken met Ruud Sondag (gesprek 3 oktober). Het LVB staf overleg is voor het gesprek met Ruud Sondag, dus het zit dan op zich wel vers in zijn geheugen.

Ik weet er echt helemaal niks van af – kan jij een paar zinnen en evt bespreekpunten aanleveren hiervoor?

Ik vrees dat ik het wel morgen nodig heb. Snap dat je dat vandaag niet meer redt. Lukt dat?

Thanks

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 9/29/2023 1:36:15 PM
Subject: 0. gespreksnotitie Ruud Sondag 3 oktober.PDF
Received: Fri 9/29/2023 1:36:16 PM
[0. gespreksnotitie Ruud Sondag 3 oktober.PDF](#)

Hoi [5.1.2e],

Vraag van [5.1.2e] of het niet verstandig is om te vragen waarom NRM niet eerder naar voren is gekomen?

Kan jij daar nog even naar kijken? Moet er nog iets worden toegevoegd?

[5.1.2e]



Minister

Bestuurskern

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6 5.1.2e
5.1.2e@minienw.nl

Datum

29 september 2023

Kenmerk

IENW/BSK-2023/281690

gespreksnota

Gesprek Ruud Sondag 3 oktober – duur: 30 minuten

U spreekt regelmatig met de heer Sondag. Er is ambtelijk contact geweest met Schiphol en we zijn tot de volgende agendapunten gekomen.

Agenda

buiten verzoek

2. Verzoek Schiphol actualisatie Appendices Nederlands Rekenm

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

Mogelijke bespreekpunten

buiten verzoek

2. Verzoek Schiphol actualisatie Appendices Nederlands Rekenmodel (NRM)

- Schiphol heeft per brief verzocht om een actualisatie van de appendices van het NRM.
- Tijdens de staf LVB Schiphol van donderdag 5 oktober wordt dit verzoek met u besproken. Hiervoor is een nota ter informatie opgesteld en zal aan de hand van een korte presentatie de verschillende dilemma's die rondom het verzoek spelen worden besproken.
- Schiphol wil een actualisatie om de overschrijdingskansen voor de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid te verkleinen. Uit analyses die Schiphol heeft gemaakt blijkt dat er voor het komende gebruiksjaar hoge overschrijdingskansen zijn voor een aantal grenswaarden (o.a. in de Zuidoost-hoek). Met de actualisatie worden de overschrijdingskansen kleiner.
- Het is daarbij niet de verwachting van Schiphol dat actualisatie tot meer inpasbare vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden in handhavingspunten van de experimenteerregeling leidt, maar lokaal kan er wel ruimte voor meer vliegtuigbewegingen ontstaan. De geluidsruimte die ontstaat door de actualisatie zal zonder aanpassing van de grenswaarden volledig ten gunste vallen van de sector.

Is het niet verstandig om te vragen aan Schiphol waarom dit niet eerder al naar voren is gekomen toen we de actualisatie van de handhavingspunten bespraken?

Mogelijke bespreekpunten

- U kunt aangeven dat IenW op korte termijn een reactie geeft op het verzoek.

buiten verzoek

buiten verzoek

5.1.2e

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] -
[5.1.2e] [[5.1.2e] @outlook.com]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) -
DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e]) - DGLM[[5.1.2e] @minienw.nl]

From: [5.1.2e]) - DGLM
Sent: Fri 9/29/2023 2:25:36 PM
Subject: Team LVB (-LIB)
Received: Fri 9/29/2023 2:25:39 PM
[Beleidsopties LVB 2-10 overleg.pptx](#)

He teamgenoten,

buiten verzoek

- Rondom de experimenteerregeling speelt met name het verzoek van Schiphol om de appendices van het NRM te actualiseren. Hierover hebben met [5.1.2e] gesproken en volgende week staat het geagendeerd voor de staf met onze minister. De airlines zetten hier nogal druk op. Het was ook onderwerp van het 2minutendeбат van gisteren.

buiten verzoek

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e] @minienw.nl



To: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
HBJZ [redacted] @minienw.nl; [redacted] - HBJZ [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
HBJZ [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DBO [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Sun 10/1/2023 2:01:22 PM
Subject: RE: Voorstel presentatie dilemma's verzoek update appendices NRM: VERZOEK REACTIE MAANDAGOCHTEND
Received: Sun 10/1/2023 2:01:23 PM

Inderdaad mooie presentatie, voor zo ingewikkeld onderwerp. Complimenten! [redacted] 5.1.2i
[redacted] 5.1.2i

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Datum: zondag 01 okt. 2023 9:42 AM
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DBO
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Voorstel presentatie dilemma's verzoek update appendices NRM: VERZOEK REACTIE MAANDAGOCHTEND

[redacted] 5.1.2e

Dank prima sheets. [redacted] 5.1.2i Dat is meer uitvoering van het besluit en moeten we daarna dan bezien en met NLR (of anderen die dit kunnen) bespreken en borgen.

Groet [redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 29 september 2023 11:54
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DBO
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Voorstel presentatie dilemma's verzoek update appendices NRM: VERZOEK REACTIE MAANDAGOCHTEND

Hoi [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e,

Zie bijgevoegd de voorzet voor de presentatie met dilemma's rondom het verzoek van Schiphol voor actualisatie appendices NRM. Ik heb de opmerkingen van diverse collega's van HBJZ, DLV en Pols verwerkt. Graag hoor ik jullie suggesties. [redacted] 5.1.2e heeft gevraagd dit via CM aan te leveren begin volgende week, omdat dan de SG nog kan meekijken. Staf is verplaatst naar donderdag. Dat geeft gelukkig weer wat tijd.

De eerste 2 sheets zijn een samenvatting van de nota ter informatie; als we weinig tijd hebben kunnen we die overslaan. Verder ga ik vooral in op de dilemma's en tot slot de handelingsperspectieven.

Alvast dank voor jullie reactie.

Groet,
[redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M

@minienw.nl



To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; DBO-SPZ Postbus[redacted]@minienw.nl; DGLM - Staf[redacted]@minienw.nl;
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
[redacted] - DBO[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DBO[redacted]@minienw.nl; Postbus DGLM[redacted]@minienw.nl;
[redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl

From: [redacted] - DBO
Sent: Tue 10/3/2023 10:02:23 AM
Subject: Retour: RONDZENDMAP-2023/11602: DGLM M Nota ter informatie over verzoek van Schiphol actualisatie appendices NRM Schiphol

Received: Tue 10/3/2023 10:02:38 AM
[01. Informatienota verzoek Schiphol actualisatie appendices NRM.DOCX](#)

Beste collega's,
De minister heeft kennis genomen van bijgevoegde nota. Hij heeft op dit moment geen vragen of opmerkingen.
Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag
Postbus 20951 | 2500EZ | Den Haag

M([redacted]) | E [redacted]@minienw.nl



Minister van IenW

Bestuurskern

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cl. Omgeving LVB/LIB
Operationeel C&E

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6 5.1.2e
5.1.2e@minienw.nl

Datum

28 september 2023

Kenmerk

IENW/BSK-2023/266287

nota ter informatie

Verzoek Schiphol tot actualisatie appendices
Nederlands Rekenmodel

Inleiding

Schiphol heeft IenW schriftelijk verzocht een actualisatie uit te (laten) voeren van de appendices behorende bij het Nederlands Rekenmodel (NRM). De geluidbelastingen rondom Schiphol worden berekend met behulp van dit NRM (en dus de appendices). De geldende appendices dateren van 2014.

Deze zijn sinds die tijd niet meer geactualiseerd, omdat aan de Tweede Kamer is toegezegd naar Doc29 over te stappen. Doc29 vervangt het NRM. Een voorstel voor die overgang is opgenomen in het ontwerp-LVB, maar zoals bekend laat vaststelling hiervan al geruime tijd op zich wachten. Volgens planning wordt het LVB in 2024 gewijzigd en zal Doc29 worden aangewezen voor de berekeningen.

Rondom het verzoek speelt een aantal dilemma's die we graag met u willen bespreken tijdens het LVB-overleg van 3 oktober aanstaande. Op die dag staat tevens een overleg met de heer Sondag (CEO Schiphol) en u gepland, waar dit onderwerp ook aan de orde kan komen. In deze nota wordt ter voorbereiding hiervan feitelijke achtergrondinformatie over het NRM en het verzoek van Schiphol gegeven.

Samenvatting, kern of boodschap

Wat is het NRM?

- Om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting rond luchthavens op ondubbelzinnige wijze wordt vastgesteld zijn **berekeningsvoorschriften** opgesteld. Deze voorschriften voorzien in regels over de wijze van berekenen van de geluidsbelasting van luchthavenluchtverkeer. Voor zowel Schiphol als de regionale luchthavens worden de berekeningen gedaan met het Nederlands Rekenmodel (NRM).
- De systematiek van de appendices verschilt tussen Schiphol en de regionale luchthavens. Het NRM voor Schiphol wordt voorgeschreven in het LVB (artikel 4.2.3).

- Onderdeel van de berekeningsvoorschriften zijn ook de zogenoemde **appendices**, bijlagen met daarin invoergegevens in de vorm van prestatie- en geluidgegevens van representatieve toestellen. In de berekening van de geluidbelasting worden vervolgens voor alle daadwerkelijk ingezette toestellen het bijbehorende representatieve vliegtuig uit de appendices gebruikt.
- Voor Schiphol wordt gewerkt met matrix van gewichtsklassen en geluidsklassen. Er zijn 9 gewichtsklassen en 4 geluidsklassen, dus in totaal zijn er 36 representatieve toestellen. Die indeling is niet meer actueel, waardoor met name voor nieuwere vliegtuigen het 'representatieve' vliegtuig uit de matrix niet echt meer representatief is.
- De laatste actualisatie van de appendices van het NRM voor Schiphol dateert van 2014. Per 1 november 2021 is een nieuwe versie van toepassing op berekeningen van geluidbelasting voor de regionale luchthavens.
- IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29 voor de geluidberekeningen voor Schiphol (en overige burgerluchthavens) er vervanging van het NRM. Dit is mede op advies van de Commissie m.e.r. en het wordt ondersteund door de voormalige ORS (opgevolgd door de Maatschappelijk Raad Schiphol (MRS)). Dit voornemen is meerdere malen aan de Tweede Kamer (her)bevestigd. In het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit, dat in 2021 in de voorhangprocedure is gebracht, is concreet een voorstel opgenomen om Doc29 als voorgeschreven rekenvoorschrift vast te leggen. Doc29 is een Europees rekenvoorschrift dat is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. In de EU-geluidverordening (balanced approach-procedure) is Doc29 voorgeschreven bij de doorrekening van het doel en de effecten van exploitatiebeperkingen. Doc29 is conform verordening toegepast in het kader van de balanced approach procedure.

Verzoek Schiphol

- Schiphol heeft om een actualisatie van de NRM-appendices verzocht. Zij denken daarbij aan het toevoegen van een 5^{de} (stillere) geluidsklasse. Reden hiervoor is met name om de overschrijdingskansen van de grenswaarden voor geluid te verkleinen. Dit is relevant, omdat na het stoppen met anticiperend handhaven de grenswaarden weer onverkort worden gehandhaafd door de ILT. Uit de analyses bij de Gebruiksprognose 2024 blijkt dat er voor een aantal punten forse overschrijdingskansen zijn in het komende gebruiksjaar. Deze kunnen worden verkleind met een actualisatie.
- Het is daarbij niet de verwachting van Schiphol dat actualisatie tot meer inpasbare vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden in handhavingspunten van de experimenteerregeling leidt, maar lokaal kan er wel ruimte voor meer vliegtuigbewegingen ontstaan. De geluidsruimte die ontstaat door de actualisatie zal zonder aanpassing van de grenswaarden volledig ten gunste vallen van de sector.
- Recent hebben de luchtvaartmaatschappijen betoogd op basis van een korte notitie van NLR (in opdracht van KLM) dat er wel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zijn als er met een aanpassing van de appendices gerekend zou worden. Er kunnen kritische kanttekening worden geplaatst bij de gekozen uitgangspunten, de berekeningen en de conclusie van het NLR.
- Het verzoek tot actualisatie staat overigens los van eerdere discussies rondom de berekeningen van de grenswaarden voor de experimenteerregeling en de vlotmix 2008 die daarvoor is gebruikt of dat er Doc29 in plaats van het NRM is toegepast. Dit verzoek van Schiphol en de kritiek van de luchtvaartmaatschappijen dat er met verouderde appendices is

gerekend is recent naar voren gekomen. In de internetconsulatie of de rechtszaken die over het anticiperend handhaven en de experimenteerregeling zijn gevoerd is dit bijvoorbeeld niet opgebracht.

- IenW kan niet zelf de appendices actualiseren. Tot op heden is dit in opdracht van IenW door het NLR uitgevoerd.

5.1.2e

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Tue 10/3/2023 2:25:20 PM
Subject: RE: Voortgangsbrief POLS
Received: Tue 10/3/2023 2:25:00 PM

Ja, zeker. Het zijn twee (vrijwel) losstaande discussies. Bij Schiphol hebben we nu discussie over update van rekenmodel. Bij luchthaven Eindhoven is dat niet in discussie (die update heeft al plaatsgehad in 2021/2022). Daar gaat het om de vraag of de jaarlijkse reductiedoelstelling ingevuld kan worden en met welke vlootmix je daarbij rekent. Dat laatste speelt bij Schiphol niet. Enige link die er dus is, is dat afwijzing van verzoek om update rekenmodel Schiphol moeilijk uit te leggen is in het licht van eerdere update bij regionale luchthavens. Daar gaan we in de teksten niet op in.

Groeten,
[redacted]

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 3 oktober 2023 13:23
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted].
([redacted]) - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Voortgangsbrief POLS

heb hem doorgezeten, dank! Enige waar ik mee blijf worstelen is de verhouding tussen NRM appendices update in relatie tot vlootmix (discussie Donderdag staf) en de zin die er nu staat in verhouding tot dat we verzoek hebben van Schiphol om dit te doen. Als je het zo leest ontstaat daar bij mij echt ongemak. Maar ik neem aan dat jullie het daar heel goed op nagelezen hebben

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Datum: dinsdag 03 okt. 2023 10:10 AM
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] -
DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Voortgangsbrief POLS

Beste [redacted],

De opmerkingen zijn verwerkt in de nieuwe versie van de brief, deze staat weer in CM bij jou. RONDZENDMAP-2023/12166

Alleen je opmerking over NOVEX: is dit geen herhaling? – heb ik niet verwerkt. Eerder is namelijk gesproken over het ontwikkelperspectief, dit stukje gaat over de uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda is niet eerder gemeld in voortgangsbrieven.

Verder is er een stukje in de brief toegevoegd over de NLR.

De nota is wat uitgebreid met een stukje over individuele rechtsbecherming, NLR en uitleg over de LIB.

Mocht je nog vragen hebben, dan hoor ik dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
5.1.2e

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DBO[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DBO[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DCO[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DBO[redacted]@minienw.nl; Postbus
Secretariaat POLS[redacted]@minienw.nl; Postbus DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl;
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; Postbus Secretariaat
POLS[redacted]@minienw.nl; postbus dgmil[redacted]@minienw.nl; Postbus DGLM[redacted]@minienw.nl;
HBJZ secretariaat MT[redacted]@minienw.nl

From: [redacted] - DGLM

Sent: Wed 10/4/2023 9:48:56 AM

Subject: RE: LVB-Schiphol 29 juni

Received: Wed 10/4/2023 9:48:59 AM

[02. Bijlage 2 - Onderzoek verminderen hinder in de nacht.pdf](#)

[03. Bijlage 3 - Lopende procedures luchthavens HBJZ 28-09-2023.docx](#)

[00. Agenda Staf LVB Schiphol 3 oktober 2023.docx](#)

[01. Bijlage 1 - Presentatie staf LVB Schiphol over dilemma s verzoek actualisatie NRM.pdf](#)

Beste collega's,

Hierbij de stukken voor het Stafoverleg LVB Schiphol van donderdag 5 oktober.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
5.1.2e

.....
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

T: [redacted]
5.1.2e





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verzoek Schiphol actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel

Staf LVB Schiphol 5 oktober 2023



Wat is het Nederlands Rekenmodel (NRM) ?

- > Voor de berekeningen van geluidbelasting zijn berekeningsvoorschriften opgesteld. Voor Schiphol en de regionale luchthavens wordt dit met het NRM gedaan. Er zijn wel verschillen in systematiek.
- > Onderdeel van het NRM zijn de appendices, waarin invoergegevens voor geluid van diverse (categorieën) vliegtuigen zijn opgenomen.
- > Voor Schiphol wordt gewerkt met een matrix van gewicht- en geluidsklassen. De appendices Schiphol zijn voor het laatst in 2014 geactualiseerd. Voor de regionale luchthavens is dit recent nog gebeurd na toezeggingen n.a.v. de fout in de berekeningen in het MER Lelystad.
- > IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29. Met de wijziging van het LVB in 2024 wordt dit geëffectueerd. Voor regionale luchthavens wordt Doc29 naar verwachting begin 2024 als rekenvoorschrift opgenomen t.b.v. de luchthavenbesluiten die nu in voorbereiding zijn.



Verzoek Schiphol actualisatie appendices

- > Schiphol heeft schriftelijk verzocht de appendices NRM te actualiseren. Zij denkt hierbij aan het toevoegen van een 5^{de} (stillere) geluidsklasse. Met de actualisatie kan de geluidbelasting nauwkeuriger bepaald worden. Het effect van stillere vloot wordt daardoor zichtbaar. Dat is nu met de huidige appendices niet het geval.
- > Belangrijkste reden voor het verzoek is dat met de actualisatie de overschrijdingskansen van de grenswaarden voor geluid worden verkleind. De operatie wordt hiermee robuuster en er is kleiner risico op het nemen voor sturingsmaatregelen om daadwerkelijke overschrijdingen te voorkomen.
- > In het gebruiksjaar 2024 is de geprognostiseerde overschrijdingskans zeer fors voor een aantal grenswaarden van de experimenteerregeling.
- > Hoewel met de actualisatie het totaal aantal vliegtuigbewegingen niet verandert (460k per jaar binnen de experimenteerregeling) zullen er lokaal wel meer vliegtuigbewegingen mogelijk worden. Dit speelt o.a. bij Zuidoost-hoek.
- > Het verzoek tot actualisatie staat overigens los van eerdere discussies rondom de berekeningen van de grenswaarden voor de experimenteerregeling en de vlootmix 2008 die daarvoor is gebruikt of dat er NRM in plaats van Doc 29 is toegepast.



Dilemma's/overwegingen (1/2)

NRM vs Doc29

- › Streven is volgend jaar het LVB te wijzigen en Doc29 vast te leggen. Vanuit die optiek is actualisatie veel werk voor een erg korte periode.
- › Aan de andere kant kunnen we ook niet garanderen dat het LVB dan daadwerkelijk is gewijzigd.

Schiphol vs regionale luchthavens (inconsequent)

- › Inhoudelijk gezien is actualisatie logisch. Je rekent met zo actueel mogelijke gegevens.
- › Bij de regionale luchthavens zijn de appendices recent geactualiseerd.
- › Het had wel handiger geweest als dit verzoek (of de kritiek van de airlines) eerder naar voren was gekomen, bijvoorbeeld in de internetconsultatie. Dan had dit betrokken kunnen worden bij de besluitvorming over de definitieve ER.



Dilemma's/overwegingen (2/2)

5.1.2i

Maatschappelijk Raad Schiphol

- > Een actualisatie ligt lastig bij de MRS. Het was al heel ingewikkeld een positief advies te krijgen over de experimenteerregeling, vooral vanwege het ophogen van grenswaarden.
- > Met de actualisatie –zonder aanpassing van de grenswaarden- worden er lokaal meer vliegtuigbewegingen mogelijk. De regels worden tijdens het spel verandert. Dit brengt verlenging van de ER (en wellicht de huidige ER) in gevaar.



Handelingsperspectieven

| Optie | Argumentatie |
|--|---|
| Verzoek afwijzen | <ul style="list-style-type: none">• We gaan snel over naar Doc29• Overheid kan niet worden verplicht regels aan te passen |
| Verzoek honoreren | <ul style="list-style-type: none">• Inhoudelijk logisch• Consequent t.a.v. regionale luchthavens |
| Nader consequenties in kaart brengen voordat definitief besluit genomen kan worden | <ul style="list-style-type: none">• Nog niet alle informatie is beschikbaar over de acties die ondernomen moeten worden, welke keuzes daarin gemaakt moeten worden en welke doorlopen tijden ermee gemoeid zijn.• Afstemming nodig met relevante stakeholders (m.n. MRS) |

Bij een positief reactie op het verzoek kan nog wel gedacht worden over het stellen van randvoorwaarden (bijvoorbeeld over timing wanneer het ingaat, geen aanpassing huidige experimenteerregeling, second opinion laten uitvoeren etc.)

agenda

1

| | |
|----------------|----------------------|
| Betreft | Overleg LVB Schiphol |
| Vergaderdatum | 5 oktober 2023 |
| Vergadertijd | 15:30 - 16:00 |
| Vergaderplaats | Maaszaal/Webex |

Bestuurskern

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6 5.1.2e
5.1.2e@minienw.nl

Datum

28 september 2023

1. Actualiteit

2. Inhoudelijk, ter bespreking

- Verzoek van Schiphol tot actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel (NRM)
Bijlage 1 - Sheets (NAZENDING)

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl;
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Thur 10/5/2023 7:36:13 AM
Subject: RE: SPOED: aanvullen factsheet
Received: Thur 10/5/2023 7:36:15 AM

[redacted] 5.1.2i

Was wat gehaast gisteren.

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: 4 okt. 2023 17:28

Aan: "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>; "[redacted] - DGLM" <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: SPOED: aanvullen factsheet

Dank allen, toegevoegd!

[redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 4 oktober 2023 17:05

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: SPOED: aanvullen factsheet

Lijkt me goed!

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 4 oktober 2023 16:29

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: SPOED: aanvullen factsheet

Voor de factsheet lijkt me dat we maar een paar bullits nodig hebben. Wel goed om uitgebreidere redeneerlijnen paraat hebben. In de laatste versie van de voortgangsbrief hebben we de teksten iets vriendelijker gemaakt. Als we die teksten in een spreekvorm zetten zijn we er wel volgens mij. @ [redacted] kan dat later??? Voor de factsheet zou ik bijvoorbeeld zoiets doen:

[redacted] 5.1.2i

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e

675285

0067



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

Verzonden: woensdag 4 oktober 2023 14:20

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: SPOED: aanvullen factsheet

Hierbij voorzet. @ 5.1.2e ik heb tekst gewijzigd t.o.v. jouw sheets voor M, n.a.v. de tekst die bij het rapport aan Graus wordt gevoegd. Zie rood hieronder

5.1.2i

5.1.2i

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

Verzonden: woensdag 4 oktober 2023 12:39

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: SPOED: aanvullen factsheet

Urgentie: Hoog

Ha [5.1.2e] en [5.1.2e],

Zie bijgaand verzoek van [5.1.2e] om [5.1.2i]

Dossier moet morgenochtend naar M, dus lukt het om hier uiterlijk morgenochtend om 09:30 uur iets voor aan te leveren?
Hebben vast wel e.e.a. liggen?

Dank vast!

Groet,

[5.1.2e]

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
5.1.2e [redacted]@outlook.com; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Fri 10/6/2023 12:01:56 PM
Subject: RE: 2 puntjes uit staf VERZOEK ACTIES IN GANG ZETTEN RMI en APPENDICES
Received: Fri 10/6/2023 12:01:57 PM

buiten verzoek

Groet
[redacted]

Van: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Verzonden: vrijdag 6 oktober 2023 10:03
Aan: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl;
[redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM
[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM
[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@outlook.com; [redacted] - DGLM
[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM
[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl

Onderwerp: 2 puntjes uit staf VERZOEK ACTIES IN GANG ZETTEN

Hoi teamgenoten,
Gisteren hadden we staf M waar 2 relevante punten voor ons aan de orde waren:
1. Actualisatie appendices NRM: ik heb een toelichting gegeven aan de hand van bijgevoegde presentatie. Minister heeft gekozen voor optie 3 (nader uitzoeken/afstemmen). Dit moeten we dus in gang zetten. @ [redacted] ik zal voor begin volgende week een afspraak inplannen met [redacted] en ons 2 om te kijken wat we allemaal moeten doen. In ieder geval lijkt me een gesprek met Schiphol, MRS en IenW noodzakelijk. @ [redacted] goed dat jij dan ook even aanhaakt.

buiten verzoek

Gr. [redacted]
[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted]
[redacted]@minienw.nl



To: DGLM – Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol[5.1.2i]@minienw.nl

From: 5.1.2e) - DGLM

Sent: Mon 10/9/2023 9:11:01 AM

Subject: Vijfde voortgangsbrief POLS

Received: Mon 10/9/2023 9:11:06 AM

[02. Kamerbrief Vijfde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol\(rev 16\).docx](#)

[03. Bijlage 1 - Rapportage Mogelijkheden individuele bescherming geluidbelasting luchtvaart Geredigeerd.pdf](#)

[04. Bijlage 2 - Analyse effect vlootverstillng NRM op basis van GP2023.PDF](#)

Beste allen,

Ter info: hierbij de zojuist aan de Tweede Kamer verzonden voortgangsbrief POLS.

Groet,

5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

A Rijnstraat 8, 2515Den Haag

P Postbus 20901, 2500Den Haag

T 5.1.2e

E 5.1.2e @minienw.nl

To: [redacted] 5.1.2e - DCO [redacted] 5.1.2e [redacted] @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Mon 10/9/2023 1:54:31 PM
Subject: RE: Persvraag nav verzamelbrief POLS
Received: Mon 10/9/2023 1:54:33 PM

Prima om dikgedrukte weg te laten. Was vooral ter toelichting voor jou bedoeld.

De link met cassatie zie ik zelf niet zo [redacted] buiten verzoek

De vervolgvraag "waarop baseert IenW dan dat het twijfelachtig is" kunnen we wel goed onderbouwen omdat Schiphol ons daarover al heeft geïnformeerd (ook met een inschatting als met de geactualiseerde appendices wordt gerekend). Ze heeft daar zelfs een mooie presentatie van gemaakt die ook gewoon bekend is bij de airlines, maar deze informatie is dus nog niet openbaar. Kort samengevat: we weten dat het twijfelachtig is, maar de informatie is nog niet openbaar...

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 oktober 2023 14:35

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Persvraag nav verzamelbrief POLS

Paar suggesties/toevoegingen van mijn kant alvast (iets in rood). Benieuwd naar jullie blik nog, @ [redacted] 5.1.2e - DGLM
en @ [redacted] 5.1.2e - DGLM

[redacted]

5.1.2i

Gr

[redacted] 5.1.2e
Van: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 9 oktober 2023 14:26

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DCO
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Persvraag nav verzamelbrief POLS

Urgentie: Hoog

[redacted]

5.1.2i

5.1.2i

@5.1.2e en 5.1.2e, kijken jullie even mee?

Groet,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl



5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

Verzonden: maandag 9 oktober 2023 13:30

Aan: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: RE: Persvraag nav verzamelbrief POLS

5.1.2e

Zie hieronder. Lukt het jou hier met 5.1.2e over te schakelen?

Groeten,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DCO < 5.1.2e @minienw.nl >

Datum: maandag 09 okt 2023 1:05 PM

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >, 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: Persvraag nav verzamelbrief POLS

Ha collega's,

5.1.2i

Mvg,

5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

5.1.2e

Waarom is er met NRM gerekend, en niet met doc29?

- Voor de berekeningen die gemaakt zijn voor de experimenteerregeling, is gebruik gemaakt van het Nederlands Rekenmodel. Dat is gedaan omdat dat het rekenmodel is dat de regelgeving voorschrijft.
- Door te stoppen met anticiperend handhaven, zou er binnen het geldende LVB nog ruimte zijn voor zo'n 410.000 vliegtuigbewegingen.
- De grenswaarden die gelden binnen het LVB zijn geactualiseerd, om rekening te houden met de ontwikkelingen die sinds 2010 hebben plaatsgevonden. Dat leidt tot een maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 460.000, binnen die geactualiseerde grenswaarden.
- Inmiddels hebben we begrepen dat KLM aan NLR een berekening heeft gevraagd wat de milieuruimte zou zijn als er met een aangepast rekenmodel gerekend zou worden. In deze berekening is dus niet gerekend met het geldende rekenmodel.
- En ze zijn uitgegaan van één scenario op basis van gemiddelde weersomstandigheden ipv meerdere meteojaren. Dus rekenen ze zichzelf rijk.
- Op deze manier zouden er meer vliegtuigbewegingen passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria, maar dit past zeer onwaarschijnlijk binnen de handhavingpunten. In de praktijk is dit niet uitvoerbaar.
- Voor de Balanced Approach is er gerekend met het Doc29 rekenmodel, omdat dit gaat over de toekomst. Bij een toekomstige wijziging van het LVB zal voor berekeningen worden uitgegaan van het Doc29-rekenvoorschrift.

Waarom met oude vlootmix uit 2008 en oude appendices Nederlands Rekenmodel (uit 2014) gerekend? Als er met actuele gegevens wordt gerekend past er 487.000 vtb zegt KLM.

- Luchtvaartmaatschappijen hebben kritiek op hoe de ruimte van de experimenteerregeling berekend wordt.
- Het begint echter bij de ruimte die de huidige regelgeving, het LVB 2008, biedt.
- Uit berekeningen door To70 blijkt dat er maximaal 410.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de grenswaarden uit het LVB 2008. Dus bij het stoppen van anticiperend handhaven zonder experimenteerregeling wordt teruggevallen op maximaal 410.000 vtb.
- Met de experimenteerregeling worden aangepaste grenswaarden vastgesteld om rekening te houden met ontwikkelingen sinds 2010 en zo tot een redelijke situatie te komen voor luchtvaartmaatschappijen en omwonenden. Binnen deze grenswaarden zijn ruim meer vliegtuigbewegingen mogelijk (460.000).
- Een technische discussie over het rekenmodel lijkt weinig zinvol, omdat vaststaat dat zonder experimenteerregeling luchtvaartmaatschappijen veel slechter af zouden zijn.

Bij doorvragen over de 487.000:

- Het rekenen met grenswaarden is een heel technisch vraagstuk. Aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum is daarom gevraagd de set grenswaarden voor de Experimenteerregeling te berekenen.
- NLR heeft de berekeningen uitgevoerd met het Nederlands Rekenmodel (NRM) omdat dat rekenvoorschrift in het huidige LVB is vastgelegd. Daar kan niet van worden afgeweken. De discussie of er met een ander model meer vliegtuigbewegingen mogelijk zijn is niet relevant.
- Inmiddels hebben we begrepen dat KLM aan NLR een berekening heeft gevraagd waaruit zou blijken dat er 487.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn.
- Hiervoor heeft NLR niet de geldende appendices van het Nederlands Rekenmodel (NRM) gebruikt, terwijl deze juist verplicht gebruikt moeten worden bij het berekenen van grenswaarden. Op verzoek van KLM is dus gerekend met regels die niet gelden.

- Ze zijn ook uitgegaan van één scenario op basis van gemiddelde weersomstandigheden i.p.v. meerdere meteorologische jaren, terwijl bekend is dat het weer van grote invloed is op de vliegoperatie van Schiphol. Dus rekenen ze zichzelf rijk.
- Er is ook niet gekeken of het aantal vliegtuigbewegingen passen binnen de grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten. Dit is zeer onwaarschijnlijk. In de praktijk is zal dit tot een onuitvoerbare operatie leiden.

Technische achtergrond (actualisatie/vlootmix)

- De eerste stap is dat berekend is wat de ruimte voor de huidige manier van vliegen met de huidige vloot binnen de grenswaarden van het LVB 2008 zou zijn. Dat komt neer op maximaal 410.000 vliegtuigbewegingen.
- Gezien de vele ontwikkelingen sinds de laatste vaststelling van de grenswaarden (2010) en het feit dat met 410.000 vliegtuigbewegingen de netwerkkwaliteit onder druk zou komen te staan, is gekozen voor actualisatie van de grenswaarden.
- Actualisatie van de grenswaarden is een gangbare procedure in het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de huidige operatie en de uitgangspunten en methoden die golden ten tijde van het vastleggen van de geldende grenswaarden uit het LVB.
- Om te zorgen dat de actualisatie niet leidt tot bevoordeling van ofwel de luchtvaartsector ofwel omwonenden, is uitgerekend wat de grenswaarden zouden zijn geweest als indertijd op dezelfde manier gevlogen zou worden als nu.
- Voor de berekening van de grenswaarden in het LVB 2008 (aangepast in 2010) is daarom uitgegaan van dezelfde set invoergegevens als indertijd, waaronder een vlootmix.
- Destijds zijn de grenswaarden berekend met gebruikmaking van het NRM (Nederlands rekenmodel). In de experimenteerregeling zijn aangepaste grenswaarden opgenomen. Deze zijn ook berekend met het NRM omdat dat rekenvoorschrift in het huidige LVB is vastgelegd (het nieuwe doc29 rekenvoorschrift moet nog formeel worden vastgesteld).
- Dit zorgt voor een eerlijke vergelijking ('appels met appels vergelijken'). In verband hiermee is bij het vaststellen van de grenswaarden tevens gerekend met de vlootmix van 2008.

Waarom wordt voor de experimenteerregeling het Nederlands rekenmodel NRM in plaats van het Europese rekenmodel Doc29 gebruikt?

- Voor de geluidberekeningen voor de set grenswaarden is gebruik gemaakt van het Nederlands Rekenmodel (NRM), opgenomen in artikel 4.2.3 van het LVB. Inmiddels wordt voor geluidberekeningen ook gebruik gemaakt van het geluidrekenmodel doc29.
- Doc29 is een internationaal rekenvoorschrift, gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. Het is ontwikkeld door de European Civil Aviation Conference (ECAC). De Europese Commissie heeft doc29 inmiddels als geharmoniseerd rekenvoorschrift opgenomen in de richtlijn Omgevingslawaai (2002/49)8 en de verordening met betrekking tot geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen, met de zgn. "balanced approach" -procedure 9.
- Op basis van het Europees voorschrift is een implementatie van het doc29-rekenmodel ontwikkeld dat is toegespitst op de locatie en situatie van Schiphol.
- Voor deze experimenteerregeling kan echter niet met het doc29-rekenvoorschrift worden gerekend omdat op basis van het huidige LVB voor geluidberekeningen moet worden uitgegaan van het NRM. Bovendien is het doc29-rekenvoorschrift nog niet formeel vastgesteld.
- In een toekomstige wijziging van het LVB zal voor de geluidberekeningen wel worden uitgegaan van het nieuwe doc29-rekenvoorschrift, dat daartoe in de RMI zal worden vastgelegd.

To: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e @outlook.com; [redacted] 5.1.2e -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Wed 10/11/2023 7:17:52 AM
Subject: FW: 2-pager berekeningen spoor 1
Received: Wed 10/11/2023 7:17:54 AM
[2-pager berekeningen spoor 1 RF 1538.docx](#)

Ti. Hier hebben we gisteren met spoed aan gewerkt op verzoek van M nav artikel telegraaf over NLR notitie

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 15:40

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

Urgentie: Hoog

Nogmaals dank allemaal. Jouw punten erin verwerkt, [redacted] 5.1.2e.

Dan zou dit hem moeten zijn, denk ik.

Zou het graag straks voor M ook printen, dus hoop dat degenen die nog een blik willen werpen daar het komende uur aan toe komen.

Groeten

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 14:02

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

[redacted] 5.1.2i

Van: [redacted] 5.1.2e - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 13:03

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

Urgentie: Hoog

Dag allen,

Dank voor jullie input. Een deel kwam al terug in een nieuwere versie, en ik heb net ook met [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e gezezen. Zie de bijlage voor de nieuwe versie, waarin volgens mij (de meeste van) jullie punten ondervangen/beantwoord zijn en het verhaal op 1 pagina

staat.

Ik heb de QnA's er voor nu even bij laten staan, omdat het elke keer dezelfde vragen/punten zijn die op dit onderwerp opkomen, en in de QnA's net iets dieper wordt ingegaan op datgene wat op de 1^e pagina wordt uitgelegd.

Hoor graag jullie blik op de nieuwe versie.

Gr

5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DBO < 5.1.2e @minienw.nl >

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 11:59

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DCO

< 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) -

DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DBO

< 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

Hi,

5.1.2i

Groet,.

5.1.2e

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

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 11:52

Aan: 5.1.2e) - DCO < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >

CC: 5.1.2e) - DBO < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

5.1.2i

Van: 5.1.2e) - DCO < 5.1.2e @minienw.nl >

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 10:30

Aan: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM

< 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >

CC: 5.1.2e) - DGLM < 5.1.2e @minienw.nl >; 5.1.2e) - DBO < 5.1.2e @minienw.nl >

Onderwerp: RE: 2-pager berekeningen spoor 1

5.1.2e ontbrak in de cc, bij deze alsnog.

En ik weet niet of er een vast format is voor een 2-pager, heb er niet eerder eentje gemaakt. Dus als er qua opmaak/vorm iets anders moet, hoor ik dat ook graag.

Gr

5.1.2e

Van: 5.1.2e) - DCO

Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 10:18

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DBO <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: 2-pager berekeningen spoor 1

Urgentie: Hoog

Ha collega's,

Bij deze mijn aanzet voor de 2-pager voor M. Hoop dat jullie er met gezwinde spoed naar kunnen kijken, hij wil hem vandaag hebben.

Mvg,

[5.1.2e]

[5.1.2e]@minienw.nl

[5.1.2e]

To: [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] [redacted] @outlook.com; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted] @minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted] @minienw.nl

From: [redacted] - DGLM

Sent: Thur 10/12/2023 8:14:46 PM

Subject: Weekmailtje team LVB

Received: Thur 10/12/2023 8:14:52 PM

[Beleidsopties LVB 2-10 vervolgoverleg 9 10 INCL UPDATE INFOGRAPHIC.pptx](#)

[231011 Presentatie experimenteerregeling en BA.pptx](#)

Hai allen,

[redacted] buiten verzoek

[redacted] buiten verzoek Ik heb nog nooit zo'n drukke demissionaire status meegemaakt. Laten we hopen dat er toch iets van rust ontstaat als de Kamer met verkiezingsreces gaat, maar ik vrees dat dit niet het geval is.

[redacted] buiten verzoek

- Actualisatie appendices NRM. Na het versturen van de voortgangsbrief POLS (waarvoor nog complimenten voor de mooie input van iedereen) kwam er een vervelend Telegraafbericht over onze reactie op de NLR-notitie. Dinsdag hebben we samen met [redacted] gewerkt aan een 2-pager hoe wij tegen de NLR-notitie (in opdracht van KLM) aankijken. Op woensdag hebben [redacted] en ik weer met het CNN gezeten. We hebben toegelicht dat het inhoudelijk best logisch is om te actualiseren, maar dat er een aantal dilemma's speelt waarbij met name de positie van de MRS van belang is. We hebben aangegeven op korte termijn een afspraak met de MRS te plannen (ook met Schiphol) en ook een afspraak met NLR om te kijken hoe een eventuele opdracht ingevuld kan worden. Op de valreep kwamen er nog vragen van de Commissie binnen; zij lezen blijkbaar ook de Telegraaf... [redacted] pakt deze hopelijk op.

[redacted] buiten verzoek

buiten verzoek

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

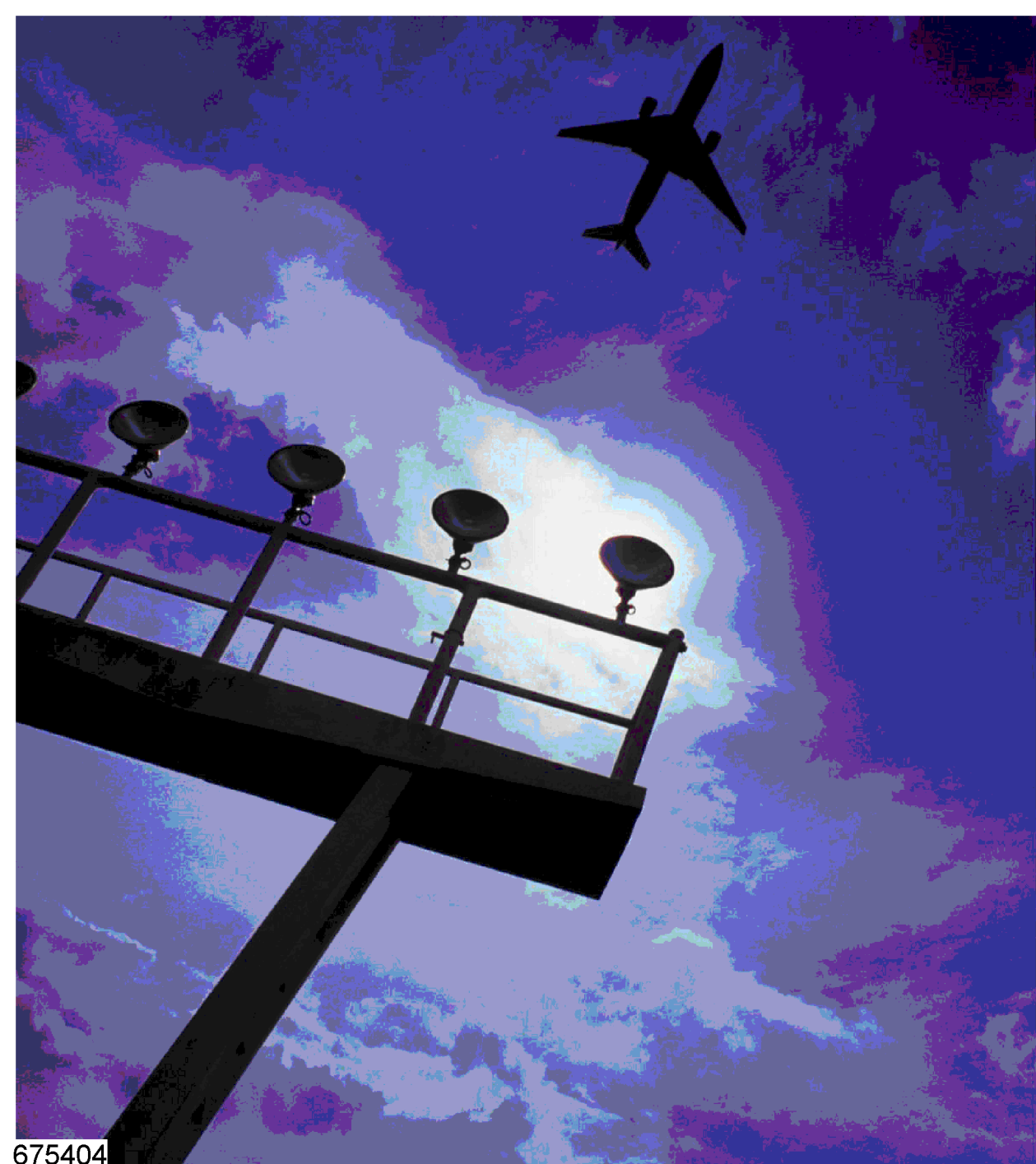
Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M

@minienw.nl





Tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol



Aanleiding

- › Het kabinet heeft in juni 2022 gekozen om met voorrang de geluidsoverlast van Schiphol aan te pakken en tegelijk de economische (hub)functie te behouden.
- › Hiervoor is een aantal maatregelen aangekondigd. De eerste maatregel is **het beëindigen van het *anticiperend* handhaven** van de geluidsnormen, gecombineerd met **een regeling om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten**.
- › Dit is spoor 1 van de uitwerking van het Hoofdlijnenbesluit.



Doel regeling

- › De experimenteerregeling heeft als doel:
 1. te experimenteren met de uitvoering van de regels voor strikt preferentieel baangebruik voor Schiphol, binnen het stelsel van grenswaarden in handhavingspunten.
 2. ten behoeve van de ontwikkeling van een toekomstig nieuw normenstelsel te verkennen welke rol de grenswaarden in de huidige handhavingspunten kunnen vervullen met betrekking tot individuele bescherming van omwonenden tegen lokale geluidhinder.



Achtergrond

- > Sinds 2015 is er sprake van anticiperend handhaven. Dat wil zeggen dat er niet meer wordt gehandhaafd op overschrijding van geluidswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), als er wordt gevlogen volgens het strikt preferentieel baangebruik van het NNHS.
- > Hierdoor was de rechtspositie van omwonenden niet goed geregeld.
- > De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waarschuwde eind 2021 dat het anticiperend handhaven niet veel langer houdbaar zou zijn.
- > Door per 31 maart 2024 te stoppen met anticiperend handhaven wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Een overschrijding wordt weer gehandhaafd.
- > We gaan dus terug naar het geldende LVB uit 2008, met het systeem met handhavingspunten voor geluid. Binnen het LVB is het strikt preferentieel baangebruik niet verplicht, terwijl dit per saldo de minste hinder oplevert voor de omgeving. Daarom is ervoor gekozen dit baangebruik voort te zetten.



Actualiseren grenswaarden

- > Uit analyse van onderzoeksbureau To70 blijkt dat er circa 410.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de grenswaarden van het LVB.
- > De grenswaarden uit het LVB moesten geactualiseerd worden, om door te kunnen gaan met het strikt preferentieel baangebruik en andere maatregelen voor hinder en veiligheid na 2010.
- > NLR heeft die geactualiseerde grenswaarden berekend en de uitvoerbaarheid onderzocht.
- > De berekeningen zijn met het Nederlands Rekenmodel (NRM) en de versie van de appendices uit 2014 uitgevoerd, omdat dit is voorgeschreven in het LVB.
- > Binnen de geactualiseerde grenswaarden zijn 460.000 vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) per jaar mogelijk. Voor het gebruiksjaar 2024 kan dit hoger uitvallen omdat de regeling per zomerseizoen 2024 ingaat.



NLR-rapport

- > NLR heeft berekend wat de milieuruimte zou zijn als er met geüpdatete appendices gerekend zou worden.
- > Inhoudelijk is deze analyse niet bruikbaar voor het bepalen van de capaciteit, omdat geen rekening is gehouden met weersomstandigheden en niet op correcte wijze aan de gelijkwaardigheidscriteria is getoetst.
- > *NB. Uit gebruiksprognose 2024 van Schiphol blijkt dat er al bij 460.000 – ook met geüpdatete appendices – stevige knelpunten in handhavingspunten zijn, waardoor meer vliegtuigbewegingen niet ingepast kunnen worden.*
- > Los van inhoudelijke punten bij het NLR-rapport moeten eerst de geldende regels aangepast worden alvorens geüpdatete appendices kunnen worden gebruikt in berekeningen.



(Vervolg)proces

- › IenW werkt momenteel aan een uitgebreid plan van aanpak voor monitoring en evaluatie van het experiment. Op korte termijn zal hiervoor afstemming worden gezocht met de MRS, sectorpartijen en BRS.
- › Naar aanleiding van het NLR-rapport gaat IenW in gesprek met NLR over hoe onderzoeksoopdracht update van appendices eruit zou kunnen zien en wat daarvan de planning zou zijn.
- › Parallel ook gesprek met MRS, omdat update van appendices impact zou hebben op het totaalplaatje van de experimenteerregeling waarover de MRS geadviseerd heeft.
- › Aan de hand hiervan vervolgstappen bepalen.

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] [5.1.2e]) - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e]) - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl];
[5.1.2e]) - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e]) -
DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]
Cc: [5.1.2e]) - DGLM [5.1.2e] @minienw.nl]
From: [5.1.2e]) - DCO
Sent: Wed 10/18/2023 4:13:56 PM
Subject: RE: Nog een vraag
Received: Wed 10/18/2023 4:13:58 PM

Heel erg bedankt weer! Ik ga hem dit meegeven [buiten verzbek]

Groetjes,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e]) - DGLM <[5.1.2e] @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 18 oktober 2023 13:49

Aan: [5.1.2e]) - DCO <[5.1.2e] @minienw.nl>; [5.1.2e]) - DGLM
<[5.1.2e] @minienw.nl>; [5.1.2e]) - DGLM <[5.1.2e] @minienw.nl>; [5.1.2e]) -
DGLM <[5.1.2e] @minienw.nl>
CC: [5.1.2e]) - DGLM <[5.1.2e] @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Nog een vraag

Hoi [5.1.2e],

Hierbij antwoord op de onderste vragen. Als je nog vragen hebt, dan hoor ik het wel.

Het Nederlands Rekenmodel (NRM) is inderdaad het in het geldende Luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegde rekenvoorschrift. Bij de eerstvolgende wijziging van het LVB Schiphol wordt het NRM vervangen door het Europese rekenmodel Doc29. Dit voornemen stamt al uit 2016, toen besloten werd, ten behoeve van de implementatie van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in het LVB, om in het MER Schiphol de berekeningen met Doc29 uit te voeren. De implementatie van het NNHS is er, zoals bekend, om meerdere redenen niet van gekomen. Voor berekeningen in de toekomst, zoals voor de Balanced Approach procedure, wordt al uitgegaan van Doc29. Omdat het NRM toch spoedig - bij de volgende LVB-wijziging dus - vervangen wordt door Doc29 en de keuze voor het anticiperend handhaven, is tot dusver niet gekozen voor het actualiseren van de Appendices. Het actualiseren of aanpassen van regels door de overheid is geen wettelijke verplichting. Tijdens de internetconsultatie voor de ministeriële regeling Strikt preferentieel baangebruik (eerder in 2023) is door geen enkele partij verzocht de Appendices te actualiseren. Bij de besluitvorming over de definitieve regeling is een actualisatie dan ook buiten beschouwing gebleven. Momenteel wordt (onder andere met het NLR) een actualisatie van de Appendices verkend.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]



.....
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M [5.1.2e]
[5.1.2e] @minienw.nl
.....

[5.1.2e]) - DCO <[5.1.2e] @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 17 oktober 2023 15:02

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>;
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nog een vraag

Hi allen,

Is het al gelukt om antwoorden te formuleren om onderstaande vragen? Ik zag volgens mij 1 antwoord van [5.1.2e] maar verder heb ik nog niets gezien.

Het gaat om deze:

Welke blootstelling-respons (BR-) relatie is gebruikt (jaartal, onderzoek van welke organisatie) om het aandeel ernstig gehinderden en slaapverstoorden te berekenen op basis van de geluidblootstelling uitgedrukt in Lden en Lnight?

De blootstelling-respons relaties die zijn opgenomen in een bijlage van de PBL-publicatie 'Het milieu rond Schiphol, 1990-2010; Feiten en cijfers' uit 2005 zijn gebruikt voor de berekeningen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Het RIVM heeft onderzocht of deze relaties kunnen worden geactualiseerd. Het ministerie trekt de conclusie dat dit voorsnog niet mogelijk is. Voor het kabinetsstandpunt hierover verwijs ik naar de brief van 20 februari 2023 van onze minister aan de Tweede Kamer over de voortgang van de PAMV (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/02/20/kamerbrief-voortgang-meten-en-rekenen-luchtverkeergeluid>).

Het NRM is de vigerende wet. De geluids- en prestatietabellen die de NLR voor het laatst opstelde in 2014 moeten hiervoor gebruikt worden. Mijn vragen:

1. Heeft de minister het NLR opdracht gegeven deze gegevens te actualiseren?
2. Zo nee waarom niet?
3. Zo nee, gaat de minister dat alsnog doen?
4. Het is sinds juni 2022, toen de Hoofdlijnenbrief openbaar werd, bekend dat de vigerende wet in het LVM 2008 met het NRM weer van toepassing zou zijn. Waarom is toen niet besloten om de geluids- en prestatietabellen te laten actualiseren naar de meest recente samenstelling van de vloot?

Ik hoor graag of jullie deze vragen kunnen beantwoorden of dat ik bij iemand anders moet zijn.

Groetjes,

[5.1.2e]

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

Verzonden: donderdag 12 oktober 2023 11:24

Aan: [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] -
DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Nog een vraag

Hoi [5.1.2e],

Heb je enig idee wie deze journalist is? Ik krijg zo langzamerhand het idee dat hier een airline achter zit. Op zich dan geen probleem om gewoon te antwoorden, maar het komt wel wat vreemd over.

Los daarvan zijn het volgens mij niet zulke moeilijk vragen. Vanaf morgen heb ik verlof, vandaar hierbij het verzoek aan [5.1.2e] om samen met [5.1.2e] de NRM/appendices-vragen op te pakken. En kan [5.1.2e] een kijken naar de vraag over de dosis-effect relatie?

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

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



Programma
Omgeving
Luchthaven
Schiphol

[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl)) - DCO <[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 12 oktober 2023 10:37

Aan: [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl)) - DGLM <[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @minienw.nl>; [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl)) - DGLM
<[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @minienw.nl>; [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) - DGLM <[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @minienw.nl>

Onderwerp: Nog een vraag

Hoi allen,

Er zijn opnieuw vragen binnengekomen van deze "onderzoeksjournalist". Kunnen jullie opnieuw helpen? Er zit geen spoed achter, maar ergens volgende week de antwoorden versturen zou fijn zijn.

Heel erg bedankt weer!

Groetjes,

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

Van: [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) <[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @gmail.com>

Verzonden: zaterdag 7 oktober 2023 16:54

Aan: [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl)) - DCO <[5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl) @minienw.nl>

Onderwerp:

Beste [5.1.2e](mailto:5.1.2e@minienw.nl),

Ik heb nog een vraag

Welke blootstelling-respons (BR-) relatie is gebruikt (jaartal, onderzoek van welke organisatie) om het aandeel ernstig gehinderden en slaapverstoorden te berekenen op basis van de geluidblootstelling uitgedrukt in Lden en Lnight?

Ik doel dan op de vier doelstellingen die minister Harbers heeft gesteld.

En:

Het NRM is de vigerende wet. De geluids- en prestatietabellen die de NLR voor het laatst opstelde in 2014 moeten hiervoor gebruikt worden. Mijn vragen:

1. Heeft de minister het NLR opdracht gegeven deze gegevens te actualiseren?
2. Zo nee waarom niet?
3. Zo nee, gaat de minister dat alsnog doen?
4. Het is sinds juni 2022, toen de Hoofdlijnenbrief openbaar werd, bekend dat de vigerende wet in het LVM 2008 met het NRM weer van toepassing zou zijn. Waarom is toen niet besloten om de geluids- en prestatietabellen te laten actualiseren naar de meest recente samenstelling van de vloot?

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM[5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 10/19/2023 10:37:01 AM
Subject: Gesprek met NLR over update Appendices NRM
Received: Thur 10/19/2023 10:37:00 AM

Hoi,

[5.1.2e] en ik hebben zojuist gesproken met [5.1.2e] van het NLR over update van de Appendices NRM.

Wat is de logica van een 5^e categorie toevoegen?

- Bij certificatie van een toestel worden geluidmetingen gedaan op 3 verschillende punten. Afhankelijk van gewicht kent een toestel een marge. Geluidscategorieën zijn gebaseerd op die marge. 4^e categorie marge tussen 18 en 27 dB. Er zijn nu toestellen met >27 dB dus die komen in aanmerking voor 5^e categorie. 6^e categorie >36 dB is er nog niet dus hier is geen logica voor.

Er zijn grofweg 3 opties:

1. Categorie 5 light toevoeging: alle toestellen die überhaupt niet in de appendices staan worden bekeken. Er wordt een aantal 5^e klassen toevoegen. Huidige appendices bestaan uit 4 geluidsklassen x 9 categorieën. Komen er naar schatting ongeveer 5 bij voor de gewichtsklassen die beschouwd worden.
2. Categorie 5 volledig toevoeging: optie 1 + toestellen die in het verleden (2014) zijn ingedeeld, worden nog eens bekeken. Zijn daar toestellen bij die voor een 5^e klasse in aanmerking hadden kunnen komen? Bijv. A380 of B787 kunnen dan van klasse 4 naar 5 schuiven.
3. Groot onderhoud appendices: de appendices worden geheel herzien. Hierbij wordt o.a. in bestaande categorieën gekeken of het representatieve toestel nog representatief is. Groot deel van de appendices wordt waarschijnlijk vervangen. B757 is bijvoorbeeld niet representatief meer, en zo nog meer voorbeelden. Grenswaarden LVB, exp.regeling en gelijkwaardigheid zullen na deze update waarschijnlijk herzien moeten worden.
 - a. Opmerking hierbij: de Appendices van nu zijn in 2008 voor het laatst gereviseerd. In 2014 zijn enkel toestellen toegevoegd (dus conform methode 1 en 2 hierboven).
 - b. Nog een opmerking: Toestellen zitten niet voor niets bij elkaar in een geluidsklasse, maar er kunnen lokaal verschuivingen optreden (grofweg klopt de indeling dus wel, maar details daarbinnen kunnen anders zijn).
 - c. Eventuele tussenopties hierbij is om het 'aantal vakjes' (4x9) voor de revisie te beperken tot de zwaarste toestellen

Precieze invloed updates is vooraf niet goed in te schatten.

Geschetst dat keuze ook besproken moet worden met MRS en sector.

Planning:

- NLR zit tot de Kerst vol (o.a. contra-expertise regionale velden). Voor begin volgend jaar staan Doc29 Schiphol en regionaal werkzaamheden gepland.
- Doorlooptijd indicatief: bij volledige inzet voor eerste 2 opties een doorlooptijd van circa 3 maanden, richting april 2024.
- Optie 3 is (veel) meer werk, zeker dubbele doorlooptijd.

Ik plan voor volgende week even wat in.

Groet,

[5.1.2e]

To: DBO-SPZ Postbus[5.1.2i]@minienw.nl]
From: DBO-min
Sent: Mon 10/23/2023 8:29:58 AM
Subject: FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America
Received: Mon 10/23/2023 8:30:00 AM
[Letter from Delta and A4A.pdf](#)

Hoi collega's, graag inboeken en uitzetten. Ook mail ik het ter info door naar de minister. Groetjes, 5.1.2e

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Bcc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Wed 10/25/2023 1:16:36 PM
Subject: vd plas 46 nrm versus doc29
Received: Wed 10/25/2023 1:16:00 PM
[vd plas 46 nrm versus doc29.docx](#)

Graag reactie zsm

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 10/25/2023 6:40:39 PM
Subject: FW: Agenda OSO 26/10 --> Nagezonden stukken
Received: Wed 10/25/2023 6:40:44 PM
[Agenda OSO 26.10.2023 v3.pdf](#)
[OSO-prestatierapportage september 2023.pptx](#)
[2023-10-18 NLR notitie overschrijdingskansen handhavingpunten GJ2024.pdf](#)

Beste mensen,

Ter info de aanvullende stukken bij de agenda voor het OSO-overleg dat voor morgen gepland staat. [5.1.2e], grondafhandeling is vandaag toegevoegd aan de agenda. Heb jij nog input voor mij [5.1.2e] met betrekking tot dit punt.

Groet,

[5.1.2e]

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 10/26/2023 12:00:57 PM
Subject: RE: (com)moties en (e)moties
Received: Thur 10/26/2023 12:01:01 PM

Inhoudelijk prima. Ik twijfel alleen over het oordeel 'overnemen'. Dan lijkt het net alsof we dit nu gaan doen n.a.v. deze motie. Zou denk ik liever in de tekst noemen dat we het als ondersteuning beleid zien en dan dictum oordeel Kamer geven. Maar goed, dat is ook beetje smaak.

Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 12:54

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Dit dan maar? Nog eea ingekort.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 12:02

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM

[5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Oja zo spoedig mogelijk, dat doen we al

Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 11:52

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Ik zou hem niet ontraden. We willen volgens mij gewoon zsm over naar doc29. Overnemen???

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 11:32

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Hier ook numero 1

[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 10:52

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Hier mijn voorzet voor motie 3. Zie ook nog wel vormen waarin we kunnen kiezen voor aanhouden of oordeel Kamer. Dat zal beetje afhankelijk zijn van precieze motie.

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

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 09:41

Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: (com)moties en (e)moties

Zie hierbij mijn voorzet voor motie 2.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 09:21

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: (com)moties en (e)moties

Hallo,

Misschien komt er nog sondering binnen, maar voor de NLR cijfertjes vermoed ik dat als er een motie komt, dit van partijen komt die dit niet vooraf met ons delen. Daarom stel ik voor om deze moties voor te bereiden:

1. Verzoekt de regering zo spoedig mogelijk het NRM te vervangen met Doc29
2. Verzoekt de regering de berekeningen voor de experimenteerregeling uit te voeren met geactualiseerde appendices van het NRM
3. Verzoekt de regering de appendices van het NRM zo snel mogelijk te actualiseren

Zullen we de pijn verzachten en ieder 1 motie voorbereiden? Voorstel:

[5.1.2e] nr. 1. [5.1.2e] nr. 2 en [5.1.2e] nr. 3.

Zie ter inspiratie de motie uit het vorige TMD en beantwoording van gisteren en de 2pager.

Gr. [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

675262

0095

To: [5.1.2e] - DGLM([5.1.2e]@minienw.nl)
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Fri 10/27/2023 11:13:54 AM
Subject: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America
Received: Fri 10/27/2023 11:13:55 AM

Hoe zit het met die brief en onze reactiebrief dan qua openbaarheid, ook niet?

buiten verzoek

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

Verzonden: vrijdag 27 oktober 2023 12:02

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Hierbij beslisnota. Oke zo? Heb nog wel wat kopjes ingevuld, en kan alles openbaar?

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

Verzonden: vrijdag 27 oktober 2023 11:47

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Zie bijgaand.

Gr [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: vrijdag 27 oktober 2023 11:26

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Hoi,

Kun jij er nog even naar kijken?

Groet,

5.1.2e

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

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 14:50

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>;
5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e ,
5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
(5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Ik heb nog even gesproken met Schiphol over hun reactie. Zij waren al een stuk verder, maar zullen de reactie nog even aanhouden. Afgesproken is dat we op verzending dinsdag mikken.

Zie in bijgevoegde versie nog wat aanpassingen.

5.1.2e of ik zal een mail maken voor 5.1.2e, waarin we aangeven dat we volgende week een reactie geven. We moeten wel naar streven morgen de brief bij DBO te hebben, dus graag vandaag reacties.

Gr.

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



Programma
Omgeving
Luchthaven
Schiphol

5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 12:26

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
(5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
(5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
(5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Urgentie: Hoog

Ha,

Lijkt mij nette beantwoording. Bijgaand paar suggesties. Denk niet dat het ons lukt om het morgen vertaald en wel de deur uit te krijgen. Willen jullie een korte mail opstellen die door 5.1.2e of 5.1.2e verstuurd kan worden dat we het in goede orde ontvangen hebben maar de verzochte reactietermijn van 27 oktober niet halen en snel bij hen terugkomen?

Dank alvast!

Groeten,

5.1.2e

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

Verzonden: woensdag 25 oktober 2023 17:21

Aan: 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e ,
5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - HBJZ <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e
(5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>;
5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
< 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Urgentie: Hoog

Dag collega's,

Wij hebben (net als Schiphol) een brief gekregen van Delta en A4A over het updaten van de NRM Appendices t.b.v. de capaciteit onder de experimenteerregeling Schiphol. Zouden jullie de concept beantwoording (vertaling volgt later) kunnen lezen en hierop uiterlijk morgen donderdag 26 oktober kunnen reageren? Ik wist niet precies bij welke HBJZ-collega ik terecht moest hiervoor en ga ervanuit dat jullie het onderling afstemmen.

Dank en groet,

5.1.2e

Van: Luchtvaart-brieven <5.1.2i@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 24 oktober 2023 10:38

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

CC: Luchtvaart-brieven <5.1.2i@minienw.nl>

Onderwerp: Content Manager DOCUMENT (BSK) : IENW/BSK-2023/311038 : FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America

Goedemorgen 5.1.2e,

Bijgevoegde stakeholderbrief is binnengekomen. Wil je ons van een antwoord voorzien? De deadline is 20-11-2023.

Groetjes 5.1.2e

buiten verzoek

To: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted]@tg.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted]
[redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] - HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
HBJZ[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM[redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM[redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Mon 10/30/2023 11:43:39 AM
Subject: NLR-notitie nr. 3
Received: Mon 10/30/2023 11:43:41 AM
[2023-10-18 NLR notitie overschrijdingskansen handhavingspunten GJ2024.pdf](#)

Hoi collega's,

Misschien niet voor iedereen relevant, maar zie bijgaand ter informatie de inmiddels derde NLR-notitie over de (overschrijdingskansen van de) grenswaarden van de Experimenteerregeling en de rol van de appendices hierbij. NLR onderbouwt hier duidelijk dat er **geen milieuruimte is voor meer dan 460.000 vtb** binnen de milieuruimte van de ER. Hiermee komt zij dus terug op de conclusies uit de NLR-notitie die in opdracht van KLM is opgesteld waarin stond dat 487k mogelijk zou zijn (en in de Telegraaf stond). In deze meest recente notitie is gerekend met de gegevens uit de GP24 i.p.v. de GP23 die is gebruikt bij de vorige notitie. Ironisch gezien is er dus eerder met verouderde gegevens gerekend...en dat kan natuurlijk niet in verzoek

Anyway, goed om te weten dat dit er is.

Gr. [redacted]

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted]
[redacted]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 10/30/2023 1:23:06 PM
Subject: RE: IENW BSK-2023 316792 3. POLS M 20231027 Reactiebrief aan Delta Airlines en Airlines for America
Received: Mon 10/30/2023 1:23:07 PM

Hoi [5.1.2e]

Dank, we hebben de opmerkingen gezien en kunnen ermee uit de voeten. Bijna alles is tekstueel van aard en nemen we over. Punt van 2016 en het MER kunnen we verwijderen.

Groet,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 30 oktober 2023 12:53

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: IENW BSK-2023 316792 3. POLS M 20231027 Reactiebrief aan Delta Airlines en Airlines for America

Beste [5.1.2e],

Bijgaand tref je de opmerkingen van [5.1.2e] aan. Ik begrijp van [5.1.2e] dat zij hier ook nog contact over heeft gehad met [5.1.2e]. Laten we even contact hebben hierover.

Gr,

[5.1.2e]

To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
HBJZ[5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 10/30/2023 5:25:45 PM
Subject: RE: Brief Delta/A4A
Received: Mon 10/30/2023 5:25:47 PM

Hi [5.1.2e],

Hebben wij die brief van Schiphol gezien en zitten we op 1 lijn? Dat lijkt me belangrijkste punt. Dat we niet uit elkaar gespeeld worden. Dat zij net wat eerder reageren lijkt me dan weer niet zo'n probleem.

Grt [5.1.2e]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Datum: maandag 30 okt. 2023 5:01 PM
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
Kopie: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: Brief Delta/A4A

Hoi,

De reactiebrief voor Delta/A4A staat nu bij secretariaat van [5.1.2e]. Ik sprak zojuist nog met Schiphol. Zij zijn van plan morgen hun reactie te versturen (zie hadden dit afgelopen vrijdag aan Delta/A4a laten weten. Wij hebben "deze week" toegezegd). Volgens mij maakt het niet zoveel uit of zij eerder reageren dan wij, maar als jullie dat anders zien hoor ik het graag vanavond nog. Dan kunnen we Schiphol nog vragen even aan te houden.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
HBJZ [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Mon 10/30/2023 5:39:53 PM
Subject: RE: Brief Delta/A4A
Received: Mon 10/30/2023 5:39:55 PM

een vraag nav het stuk dat nu bij mij staat. Er staat nu dat ook bij nieuwe appendix het risico significant is op overschrijdingen (dus met nieuwe vlootmix). Is dan niet de conclusie dat het risico NU met oude vlootmix dan veel te groot is en dat we dus eigenlijk terug moeten in aantal volumes om niet een te groot overschrijdingskans risico te nemen?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Datum: maandag 30 okt. 2023 5:01 PM
Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>, [redacted] - HBJZ <[redacted]@minienw.nl>
Kopie: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>
Onderwerp: Brief Delta/A4A

Hoi,

De reactiebrief voor Delta/A4A staat nu bij secretariaat van [redacted]. Ik sprak zojuist nog met Schiphol. Zij zijn van plan morgen hun reactie te versturen (zie hadden dit afgelopen vrijdag aan Delta/A4a laten weten. Wij hebben "deze week" toegezegd). Volgens mij maakt het niet zoveel uit of zij eerder reageren dan wij, maar als jullie dat anders zien hoor ik het graag vanavond nog. Dan kunnen we Schiphol nog vragen even aan te houden.

Groet,

[redacted]

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted]
[redacted]@minienw.nl



To: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Tue 10/31/2023 1:52:15 PM
Subject: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices VOORZET PRESENTATIE
Received: Tue 10/31/2023 1:52:18 PM
[Presentatie MRS over verzoek van Schiphol tot actualisatie NRM.pptx](#)

Zie mijn voorzet. Suggesties zijn welkom.

Gr [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 12:10

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

CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices

Hoi [redacted] 5.1.2e

Ik zet even [redacted] 5.1.2e in de cc erbij. Morgen zitten we met Schiphol om de rol/taakverdeling voor de sessie te bespreken. Dan weten we ook wie welk deel van de presentatie doet. [redacted] 5.1.2e en ik zullen een paar sheets maken en zsm met je delen. Donderdag zou moeten lukken. Ik kan dit niet namens Schiphol toezeggen, maar morgen weten we meer.

Gr [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 11:24

Aan: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl

CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl

Onderwerp: Uitwisseling 7/11: NRM appendices

Hoi 5.1.2e,

Volgende week is er een uitwisseling met de MRS. Het onderwerp actualiseren NRM appendices en gebruiksprognose staat dan op de agenda. Een paar dingen:

- Het betreft een uitwisseling, geen besluitvormend overleg. Dat betekent dat het in principe bedoeld is om informatie over te brengen. En vragen te beantwoorden. Of om vragen te stellen richting een vervolgproces.
- Ik heb begrepen dat je ongeveer 1 uur nodig hebt met Schiphol, klopt dat?
- Het uitgangspunt is dat wij altijd van te voren de presentatie opsturen. In dit geval wil ik het uiterlijk donderdag versturen. Is dat mogelijk?
- Ik ben de moderator van het overleg. We hanteren het uitgangspunt om eerst de presentatie in zijn volledigheid (of per blok als er sprake is van blokken) af te lopen om vervolgens vragen te inventariseren en daarna te beantwoorden. Ik zal dat begeleiden.
- Geef aandacht aan de rolverdeling tussen ons en Schiphol en het vervolgproces in de presentatie. En stel daarbij de vraag aan de aanwezigen: wat is een manier voor de MRS om hierbij betrokken te zijn? Daarbij is het belangrijk om kaders mee te geven.
- Ik vraag bij het secretariaat van POLS op hoeveel deelnemers we verwachten dinsdag.

5.1.2e, ik kijk/bespreek graag met jou en SPL de presentaties van te voren.

Groet,

5.1.2e



5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
DG Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart, afdeling Beheer en
Omgeving
Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Tel.: +31 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e@minienw.nl



Programma
Omgeving
Luchthaven
Schiphol

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] -
DGLM [redacted]@minienw.nl; [redacted] - DBO [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Wed 11/1/2023 12:49:09 PM
Subject: RE: Brief aan Delta Air Lines en Airlines for America
Received: Wed 11/1/2023 12:49:17 PM
[06. POLS M 20231101 Reactiebrief aan Delta Airlines en Airlines for America - Engelse vertaling.docx](#)

Dankjewel, punten verwerkt en ik hang 'm erbij in CM.

[redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: woensdag 1 november 2023 12:36

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DBO <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Brief aan Delta Air Lines en Airlines for America

Dank! Bijgaand paar kleine puntjes.

Van: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 14:29

Aan: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGLM <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DGLM
<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DBO <[redacted]@minienw.nl>

Onderwerp: Brief aan Delta Air Lines en Airlines for America

Urgentie: Hoog

Hi [redacted] en [redacted],

Ik heb de brief vertaald naar het Engels, zie bijlage. Hebben jullie nog opmerkingen?

@ [redacted] zoals besproken, plan is alleen de Engelstalige brief deze week te verzenden.

Groet,

[redacted]

[redacted]



.....
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 82515 | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 | Den Haag
.....

M [redacted]

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

To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Thur 11/2/2023 10:46:50 AM
Subject: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices VOORZET PRESENTATIE
Received: Thur 11/2/2023 10:46:51 AM

Inhoudelijk is dit best een mooie redeneerlijn, maar ik denk niet dat we dit via de ratio moeten benaderen. De omwonenden zullen vrees hebben dat zij (lokaal) meer vliegtuigbewegingen te verduren gaan krijgen na een eventuele update van de appendices. Ze hebben denk ik oprecht -en naar mijn mening- terecht hun nek uitgestoken met deze experimenteerregeling. Als wij gaan betogen dat het allemaal heel logisch en verklaarbaar is gaat dit niet werken denk ik.

Goed om samen nog even naar de sheets te kijken. Ik zoek even een momentje.

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 1 november 2023 14:44

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

Onderwerp: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices VOORZET PRESENTATIE

Urgentie: Hoog

Hoi,

Dank en op zich klopt het. Ik zat vanochtend echter nog even te bezinken en zou denk ik toch meer de volgende lijn aanhouden:

1. Schiphol heeft verzocht de appendices van het NRM te updaten. Dit betekent dat de nieuwste toestellen in een nieuwe, stilste geluidscategorie worden ingedeeld en vervolgens ook worden 'aangeslagen' in de geluidsbelasting. Hier is **inhoudelijke logica** voor.
2. De experimenteerregeling heeft grenswaarden en houdt na een update van de appendices dezelfde grenswaarden.
3. De MRS heeft deze zomer over de regeling geadviseerd. In die tijd waren er o.b.v. de GP2023 weinig knelpunten i.r.t. de grenswaarden in handhavingspunten. Dus de verwachting van alle partijen was dat het hele jaar strikt preferentieel baangebruik toegepast kon worden en dat zo binnen de grenswaarden kon worden gebleven.
4. Nu is er de GP2024. Op basis daarvan zijn er wel een aantal knellende handhavingspunten te verwachten tijdens het experiment. Met name de punten bij de Aalsmeerbaan zijn knellender dan gedacht o.b.v. de GP2023. Ook ten noordoosten van de Zwanenburgbaan is een knelpunt. Dit is een **praktische logica** voor het verzoek om de appendices te actualiseren.
5. De sector bereidt stuurmaatregelen voor, zodat van de knelpunten wordt weggestuurd. Dit is nodig om binnen de grenswaarden te blijven waar een knelpunt wordt verwacht en kan betekenen dat andere punten meer worden belast, weliswaar wel binnen de grenswaarden.
6. Onder de experimenteerregeling zijn 460.000 vtb mogelijk en op basis van berekeningen blijven dat na een update 460.000 vtb. Deze capaciteit is al gedeclareerd.
7. Ook na een update van de appendices blijven de knelpunten (in iets mindere mate) bestaan en kan naar verwachting niet (zoals ten tijde van het MRS-advies viel te verwachten) het hele jaar strikt preferentieel baangebruik worden toegepast. Een update van de appendices zorgt ervoor dat – hoewel er nog steeds stuurmaatregelen nodig zijn – andere gebieden niet veel meer worden belast.
8. Het punt blijft echter bestaan dat een update van de appendices leidt tot een andere berekening van de geluidsbelasting voor de nieuwste toestellen en daarmee ook van de lokale geluidsbelasting.

9. Omdat door een actualisatie de uitgangspunten van het experiment na het advies veranderen (*note to self: dat is eigenlijk ook al door de (grote) verschillen tussen GP2023 en GP2024*), zijn we benieuwd hoe de MRS tegen een eventuele actualisatie aankijkt.

Ik ben benieuwd wat je hiervan vindt. Morgen tussen de afspraken door nog even naar de presentatie kijken?

Groet,

5.1.2e

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

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 13:52

Aan: 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices VOORZET PRESENTATIE

Zie mijn voorzet. Suggesties zijn welkom.

Gr 5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



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

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 12:10

Aan: 5.1.2e DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM
<5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Uitwisseling 7/11: NRM appendices

Hoi 5.1.2e

Ik zet even 5.1.2e in de cc erbij. Morgen zitten we met Schiphol om de rol/taakverdeling voor de sessie te bespreken. Dan weten we ook wie welk deel van de presentatie doet. 5.1.2e en ik zullen een paar sheets maken en zsm met je delen. Donderdag zou moeten lukken. Ik kan dit niet namens Schiphol toezeggen, maar morgen weten we meer.

Gr 5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl

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

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2023 11:24

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

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

Onderwerp: Uitwisseling 7/11: NRM appendices

Hoi [5.1.2e],

Volgende week is er een uitwisseling met de MRS. Het onderwerp actualiseren NRM appendices en gebruiksprognose staat dan op de agenda. Een paar dingen:

- Het betreft een uitwisseling, geen besluitvormend overleg. Dat betekent dat het in principe bedoeld is om informatie over te brengen. En vragen te beantwoorden. Of om vragen te stellen richting een vervolproces.
- Ik heb begrepen dat je ongeveer 1 uur nodig hebt met Schiphol, klopt dat?
- Het uitgangspunt is dat wij altijd van te voren de presentatie opsturen. In dit geval wil ik het uiterlijk donderdag versturen. Is dat mogelijk?
- Ik ben de moderator van het overleg. We hanteren het uitgangspunt om eerst de presentatie in zijn volledigheid (of per blok als er sprake is van blokken) af te lopen om vervolgens vragen te inventariseren en daarna te beantwoorden. Ik zal dat begeleiden.
- Geef aandacht aan de rolverdeling tussen ons en Schiphol en het vervolproces in de presentatie. En stel daarbij de vraag aan de aanwezigen: wat is een manier voor de MRS om hierbij betrokken te zijn? Daarbij is het belangrijk om kaders mee te geven.
- Ik vraag bij het secretariaat van POLS op hoeveel deelnemers we verwachten dinsdag.

[5.1.2e], ik kijk/bespreek graag met jou en SPL de presentaties van te voren.

Groet,

[5.1.2e]



[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
DG Luchtvaart en Maritieme zaken
Directie Luchtvaart, afdeling Beheer en
Omgeving
Bezoekadres: Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Tel.: [5.1.2e]
e-mail: [5.1.2e]@minienw.nl

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 11/6/2023 11:22:30 AM
Subject: RE: Versie 2 presentatie MRS
Received: Mon 11/6/2023 11:22:31 AM
[Presentatie MRS over verzoek van Schiphol tot actualisatie NRM 4.pdf](#)

Dank [5.1.2e],

We hebben de sheets aangepast op basis van je commentaar. Goed als je over je vraag over groot onderhoud appendices even schakelt met [5.1.2e].

Hartelijke groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: vrijdag 3 november 2023 14:30

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

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

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Versie 2 presentatie MRS

Een kort. Zie mijn commentaar in de presentatie

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

Verzonden: donderdag 2 november 2023 16:30

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

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

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Versie 2 presentatie MRS

Hoi, zie bijgaand een aanpaste versie van de presentatie. Hopelijk kunnen jullie deze morgen bekijken en eventueel al delen met Schiphol voor reactie. Zelf ben ik afwezig en [5.1.2e] zit al vol met andere urgente zaken.

Gr [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
HBJZ [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 11/6/2023 6:42:54 PM
Subject: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen
Received: Mon 11/6/2023 6:42:56 PM

Ha,

[5.1.2i]

Groet,
[5.1.2e]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Datum: maandag 06 nov. 2023 5:43 PM
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

[5.1.2i]

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: maandag 6 november 2023 17:23
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Ja, ik zit zo in de sportkantine en kan dan wat maken.

[5.1.2e]

M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.nl



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

Verzonden: maandag 6 november 2023 17:01

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

CC: 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

zou je een tabel kunnen maken met hoe we het NORMAAL zouden doen (als we niet in dit proces zouden zitten) en wat nu onze overweging is? Dan kan ik het iets beter duiden

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 06 nov. 2023 4:12 PM

Aan: 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>, 5.1.2e - DGLM <5.1.2e @minienw.nl>

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

Onderwerp: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,

Ik begrijp dat er morgen nog even wordt teruggekomen op enkele punten uit de staf LVB van afgelopen vrijdag. Zie hieronder nog een redeneerlijn (op verzoek van 5.1.2e) die eea in perspectief plaats. Hopelijk helpt dit bij de besluitvorming.

Groeten,

5.1.2e

- ▽ Tijdens de staf van 3 november jl. is een aantal onderwerpen besproken vanuit POLS. Het gaat om:
 - Groot baanonderhoud
 - Overschrijding handhavingspunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels
 - Reactie op brief Delta/A4A over actualisatie appendices
- ▽ Hoewel er geen (sterke) directe relatie zit tussen deze onderwerpen kan besluitvorming worden gezien vanuit het uitgangspunt dat IenW probeert een balans te vinden tussen de belangen van de sector en die van de omgeving. IenW zoekt hierbij naar het redelijke alternatief.
- ▽ Ten aanzien van het groot baanonderhoud biedt optie 3 (verlenen vrijstelling op voorwaarde mitigerende maatregelen door de sector) deze balans. IenW onderkent dat onderhoud noodzakelijk is voor de continuïteit van de operatie op Schiphol en zorgt ervoor dat dit mogelijk wordt gemaakt door het geven van vrijstellingen en het vaststellen van vervangende grenswaarden. IenW geeft daarbij wel aan dat de gevolgen van het onderhoud niet volledig afgewenteld kunnen worden op de omgeving van Schiphol. Het is een verantwoordelijkheid van Schiphol (en LVNL en de sector) om de overlast zoveel mogelijk te beperken door het treffen van mitigerende maatregelen. Het is geen onredelijk verzoek om samen met de MRS te verkennen welke maatregelen genomen zouden kunnen worden.
- ▽ Ten aanzien van de overschrijding van het handhavingspunt 25 zou het onredelijk zijn richting de omwonenden om de regels met terugwerkende kracht aan te passen. De omwonenden ondervinden al jaren de gevolgen van anticiperend handhaven (lokaal meer hinder, geen rechtsbescherming), waar bij overschrijdingen van grenswaarden voor geluid niet wordt gehandhaafd door de ILT als dit komt door het vliegen volgens het NNHS. Nu blijkt dat niet aan de voorwaarden is voldaan van het anticiperend hh is het niet uitlegbaar dat de regels worden aangepast om te kunnen afzien van een maatregel. Dat uit de evaluatie blijkt dat de regels mogelijk aangepast moeten worden doet daar niet aan af. LVNL wist vooraf waar ze aan het eind van het jaar op zouden worden beoordeeld. LVNL zal daarom volgens de huidige regels moeten rapporteren aan ILT. Het is aan de ILT om te besluiten of een maatregel wordt opgelegd (of niet) er voorkoming van een overschrijding volgend jaar. Zij kan de evaluatie en de bepalingen in de ER hierbij betrekken, maar dat is hun eigen afweging. Mocht er een maatregel worden opgelegd is dat nu ook weer niet zo ingrijpend voor LVNL. Omdat de overschrijdingskans van handhavingspunt 25 in het volgende gebruiksjaar hoog is, wordt er momenteel toch al gewerkt aan het

uitwerken van sturingsmaatregelen om een overschrijdingskans te voorkomen.

- ∇ De brief van Delta/A4A moet worden gezien in de bredere context van de experimenteerregeling. Deze is bij uitstek de uitkomst van balans tussen de belangen van de sector en omgeving. Zonder regeling zou er slechts ruimte zijn voor 410k. Door de regeling is er 460 mogelijk en kan de wijze van afhandeling (met alle veiligheids- en hinderbepalende maatregelen) worden doorgezet. Voor de omgeving is dit een eerste voorzichtige stap in de reductie van het aantal vtb en kunnen er inzichten worden opgedaan in werking van hh-punten voor de lokale bescherming. Hoewel de verwachting niet is dat een actualisatie leidt tot een groter inpasbaar volume kunnen er wel lokale verschillen optreden binnen de grenzen van de experimenteerregeling. Het is daarom redelijk dat IenW het verzoek tot actualisatie bespreekt met de MRS. Aan Delta/a4a kan worden geantwoord dat we het verzoek tot actualisatie in behandeling hebben genomen zoals in het concept-antwoord. Het is niet noodzakelijk om daarbij al in te gaan op de overschrijdingskansen, maar de opmerking dat een actualisatie niet zal leiden tot een groter inpasbaar volume is wel van belang. Bij eventuele juridische procedures kunnen we (of Schiphol) daar specifiek op ingaan. De desbetreffende informatie is overigens al wel bekend bij de sector.
- ∇ Twee onderwerpen die hier aan relateren zijn in de staf niet (expliciet) aan de orde geweest:
 - Update NRM-appendices;
 - Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.
- ∇ Vanuit Schiphol ligt het verzoek tot een update van de NRM-appendices, zodat nieuwere minder lawaaïge vliegtuigen beter kunnen worden meegenomen in geluidberekeningen. Luchtvaartmaatschappijen zien hier een mogelijkheid tot meer capaciteit in. Schiphol ziet het als maatregel om de overschrijdingskans (m.n. rond Aalsmeerbaan) te verlagen. Met minister is besproken dit verzoek van Schiphol met sector en omwonenden te bespreken. Dinsdagavond 7 november vindt bespreking met MRS plaats in aanwezigheid van Schiphol.
- ∇ Vrijdag 3 november heeft Schiphol ons geïnformeerd dat zij mogelijk onder druk van luchtvaartmaatschappijen een verzoek zullen doen om ontheffing als gevolg van sluiting van het Russisch luchtruim. De facto betreft dit verhoging van de handhavingspunten met name rond de Aalsmeerbaan. De gevolgen van de sluiting van het Russisch luchtruim worden dan gedragen door de omgeving.

Samenvattend

- ∇ Er zijn dus vier onderwerpen die spelen en waar de vraag is of de sector meer ruimte krijgt en waarbij de gevolgen dan met name in de Zuidoosthoek zitten. Het gaat om
 - Groot baanonderhoud;
 - Overschrijding handhavingspunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels;
 - Update NRM-appendices;
 - Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.
- ∇ Vanuit de sector zou het beeld kunnen zijn dat het niet redelijk is dat zij deze last moeten dragen en daardoor potentieel minder kunnen vliegen. De keerzijde is echter dat met de experimenteerregeling de sector al fors meer ruimte heeft gekregen dan op basis van het LVB 2008 (460k vs. 410k). Deze extra ruimte slaat ook al met name neer in de Zuidoosthoek. Per saldo lijkt de afgesproken aanpak redelijk: de sector heeft met de experimenteerregeling ruimte gekregen en omwonenden worden na vaststelling van de experimenteerregeling niet geconfronteerd met extra ruimte voor de sector als gevolg van verder wijzigende regels.
- ∇ Alternatief zou kunnen zijn om de experimenteerregeling in te trekken en op de genoemde 4 onderwerpen de sector ruimte te geven. Vooraf is niet zeker tot welke ruimte dit precies zou leiden, maar de kans dat de sector hierbij meer ruimte krijgt dan de 460k van de experimenteerregeling lijkt klein.

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Mon 11/6/2023 9:01:49 PM
Subject: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen
Received: Mon 11/6/2023 9:01:51 PM

Hoi beiden,

Ik kan onderstaande goed volgen. Dank daarvoor! 1 puntje bij laatste rij in de tabel (vervangende handhavingspunten): zou scherp maken dat M daar nu nog geen besluit over hoeft te nemen. Maar dat dit wel gaat spelen. Verzoek airlines aan Schiphol.....

Zou wel helpen als we paar slides hebben voor overleg morgen. Zou dan jouw mail onderstaand als startpunt gebruiken, maar dan sterk samengevat. En vervolgens eindigen met de tabel. Tijd die we daarvoor hebben: kwartiertje. Zodat de rest aan systeemconcept besteed kan worden.

Groet,

[5.1.2e]

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

Verzonden: maandag 6 november 2023 20:46

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM

<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Ja, dat is wat netter. Ik heb verder nog enkele kleine tekstuele aanpassingen gedaan. @5.1.2e heb jij nog suggesties? Hebben we tijd morgen om dit aan de hand van wet sheets te bespreken of deze tabel aan 5.1.2e meegeven zodat ze het (hopelijk) goed kan duiden?

Gr [5.1.2e]

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M
@minienw.nl



- DGLM <@minienw.nl>

Verzonden: maandag 6 november 2023 20:35

Aan: - DGLM <@minienw.nl>; - DGLM <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Dank. Lijkt me prima tabel. Twee puntjes:

5.1.2i

Groeten,

Van: - DGLM <@minienw.nl>

Datum: maandag 06 nov 2023 6:49 PM

Aan: - DGLM <@minienw.nl>, - DGLM <@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Hoi, zie hierbij de gevraagde tabel. Wat normaal is, is afhankelijk over welke periode het gaat. Vandaar toch een onderscheid in fase LVb 2008 (2008 – 2014), anticiperend handhaven (2015- heden) en gebruiksjaar 2024 (winter ahh en zomer experimenteerregeling). In deze eerste fase was het *normaal* om alles te honoreren wat de sector vroeg. Tijdens het anticiperend handhaven was het vaak niet relevant, omdat er toch niet op overschrijdingen werd gehandhaafd (als dit kwam

door vliegen volgens NNHS). Nu moeten we alles bezien in relatie met de experimenteerregeling en zoeken naar balans tussen sector en omgeving.

Helpt dit?

Ik kan dit vanavond in wat overzichtelijker sheets gieten.

5.1.2i

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M
@minienw.nl

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

Verzonden: maandag 6 november 2023 17:01

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

zou je een tabel kunnen maken met hoe we het NORMAAL zouden doen (als we niet in dit proces zouden zitten) en wat nu onze overweging is? Dan kan ik het iets beter duiden

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 06 nov. 2023 4:12 PM

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Kopie: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: Follow-up besluitvorming diverse LVB-onderwerpen

Hoi [5.1.2e] en [5.1.2e],

Ik begrijp dat er morgen nog even wordt teruggekomen op enkele punten uit de staf LVB van afgelopen vrijdag. Zie hieronder nog een redeneerlijn (op verzoek van [5.1.2e]) die eea in perspectief plaats. Hopelijk helpt dit bij de besluitvorming.

Groeten,

[5.1.2e]

- ▽ Tijdens de staf van 3 november jl. is een aantal onderwerpen besproken vanuit POLS. Het gaat om:
 - Groot baanonderhoud
 - Overschrijding handhavingspunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels
 - Reactie op brief Delta/A4A over actualisatie appendices
- ▽ Hoewel er geen (sterke) directe relatie zit tussen deze onderwerpen kan besluitvorming worden gezien vanuit het uitgangspunt dat IenW probeert een balans te vinden tussen de belangen van de sector en die van de omgeving. IenW zoekt hierbij naar het redelijke alternatief.
- ▽ Ten aanzien van het groot baanonderhoud biedt optie 3 (verlenen vrijstelling op voorwaarde mitigerende maatregelen door de sector) deze balans. IenW onderkent dat onderhoud noodzakelijk is voor de continuïteit van de operatie op Schiphol en zorgt ervoor dat dit mogelijk wordt gemaakt door het geven van vrijstellingen en het vaststellen van vervangende grenswaarden. IenW geeft daarbij wel aan dat de gevolgen van het onderhoud niet volledig afgewenteld kunnen worden op de omgeving van Schiphol. Het is een verantwoordelijkheid van Schiphol (en LVNL en de sector) om de overlast zoveel mogelijk te beperken door het treffen van mitigerende maatregelen. Het is geen onredelijk verzoek om samen met de MRS te verkennen welke maatregelen genomen zouden kunnen worden.
- ▽ Ten aanzien van de overschrijding van het handhavingspunt 25 zou het onredelijk zijn richting de omwonenden om de regels met terugwerkende kracht aan te passen. De omwonenden ondervinden al jaren de gevolgen van anticiperend handhaven (lokaal meer hinder, geen rechtsbescherming), waar bij overschrijdingen van grenswaarden voor geluid niet wordt gehandhaafd door de ILT als dit komt door het vliegen volgens het NNHS. Nu blijkt dat niet aan de voorwaarden is voldaan van het anticiperend hh is het niet uitlegbaar dat de regels worden aangepast om te kunnen afzien van een maatregel. Dat uit de evaluatie blijkt dat de regels mogelijk aangepast moeten worden doet daar niet aan af. LVNL wist vooraf waar ze aan het eind van het jaar op zouden worden beoordeeld. LVNL zal daarom volgens de huidige regels moeten rapporteren aan ILT. Het is aan de ILT om te besluiten of een maatregel wordt opgelegd (of niet) er voorkoming van een overschrijding volgend jaar. Zij kan de evaluatie en de bepalingen in de ER hierbij betrekken, maar dat is hun eigen afweging. Mocht er een maatregel worden opgelegd is dat nu ook weer niet zo ingrijpend voor LVNL. Omdat de overschrijdingskans van handhavingspunt 25 in het volgende gebruiksjaar hoog is, wordt er momenteel toch al gewerkt aan het uitwerken van sturingsmaatregelen om een overschrijdingskans te voorkomen.
- ▽ De brief van Delta/A4A moet worden gezien in de bredere context van de experimenteerregeling. Deze is bij uitstek de uitkomst van balans tussen de belangen van de sector en omgeving. Zonder regeling zou er slechts

ruimte zijn voor 410k. Door de regeling is er 460 mogelijk en kan de wijze van afhandeling (met alle veiligheids- en hinderbepurende maatregelen) worden doorgezet. Voor de omgeving is dit een eerste voorzichtige stap in de reductie van het aantal vtb en kunnen er inzichten worden opgedaan in werking van hh-punten voor de lokale bescherming. Hoewel de verwachting niet is dat een actualisatie leidt tot een groter inpasbaar volume kunnen er wel lokale verschillen optreden binnen de grenzen van de experimenteerregeling. Het is daarom redelijk dat IenW het verzoek tot actualisatie bespreekt met de MRS. Aan Delta/a4a kan worden geantwoord dat we het verzoek tot actualisatie in behandeling hebben genomen zoals in het concept-antwoord. Het is niet noodzakelijk om daarbij al in te gaan op de overschrijdingskansen, maar de opmerking dat een actualisatie niet zal leiden tot een groter inpasbaar volume is wel van belang. Bij eventuele juridische procedures kunnen we (of Schiphol) daar specifiek op ingaan. De desbetreffende informatie is overigens al wel bekend bij de sector.

- ∇ Twee onderwerpen die hier aan relateren zijn in de staf niet (expliciet) aan de orde geweest:
 - Update NRM-appendices;
 - Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.
- ∇ Vanuit Schiphol ligt het verzoek tot een update van de NRM-appendices, zodat nieuwere minder lawaaiige vliegtuigen beter kunnen worden meegenomen in geluidberekeningen. Luchtvaartmaatschappijen zien hier een mogelijkheid tot meer capaciteit in. Schiphol ziet het als maatregel om de overschrijdingskansen (m.n. rond Aalsmeerbaan) te verlagen. Met minister is besproken dit verzoek van Schiphol met sector en omwonenden te bespreken. Dinsdagavond 7 november vindt bespreking met MRS plaats in aanwezigheid van Schiphol.
- ∇ Vrijdag 3 november heeft Schiphol ons geïnformeerd dat zij mogelijk onder druk van luchtvaartmaatschappijen een verzoek zullen doen om ontheffing als gevolg van sluiting van het Russisch luchtruim. De facto betreft dit verhoging van de handhavingpunten met name rond de Aalsmeerbaan. De gevolgen van de sluiting van het Russisch luchtruim worden dan gedragen door de omgeving.

Samenvattend

- ∇ Er zijn dus vier onderwerpen die spelen en waar de vraag is of de sector meer ruimte krijgt en waarbij de gevolgen dan met name in de Zuidoosthoek zitten. Het gaat om
 - Groot baanonderhoud;
 - Overschrijding handhavingpunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels;
 - Update NRM-appendices;
 - Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.
- ∇ Vanuit de sector zou het beeld kunnen zijn dat het niet redelijk is dat zij deze last moeten dragen en daardoor potentieel minder kunnen vliegen. De keerzijde is echter dat met de experimenteerregeling de sector al fors meer ruimte heeft gekregen dan op basis van het LVB 2008 (460k vs. 410k). Deze extra ruimte slaat ook al met name neer in de Zuidoosthoek. Per saldo lijkt de afgesproken aanpak redelijk: de sector heeft met de experimenteerruimte ruimte gekregen en omwonenden worden na vaststelling van de experimenteerregeling niet geconfronteerd met extra ruimte voor de sector als gevolg van verder wijzigende regels.
- ∇ Alternatief zou kunnen zijn om de experimenteerregeling in te trekken en op de genoemde 4 onderwerpen de sector ruimte te geven. Vooraf is niet zeker tot welke ruimte dit precies zou leiden, maar de kans dat de sector hierbij meer ruimte krijgt dan de 460k van de experimenteerregeling lijkt klein.

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 6 november 2023 23:33

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - HBJZ <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Korte presentatie follow-up LVB-onderwerp uit staf voor overleg morgen

Hi [redacted] 5.1.2e,

Dank voor het toesturen en de heldere tabel in de presentatie waarin je onderstaande vier punten duidelijk uiteenzet.

1. Groot baanonderhoud
2. Overschrijding handhavingspunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels
3. Update NRM-appendices;
4. Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.

De redenering t.a.v. het al dan niet opvolging geven aan, in elk geval de punten 3 en 4, lijkt een beetje gebaseerd op de gedachte dat de regeling een onderhandelingsresultaat is waaraan niet getornd kan worden. Hierbij wordt dan de lijn gevolgd dat zonder regeling het aantal 410 k zou zijn geweest en de luchtvaartpartijen in die zin tevreden moeten zijn met 460k.

Je zou naar mijn idee ook een andere redenering kunnen volgen:

- **Voor punt 3:** De berekeningen zijn (overigens op zich om navolgbare redenen) gemaakt met de bestaande appendices met 'verouderde' vliegtuigkarakteristieken. Rekenen met actuele karakteristieken is op zich altijd beter lijkt me, het voorkomt dat je een situatie terecht komt dat de handhavingssituatie verder weg komt te staan van de werkelijkheid (zoals in de jaren van het anticiperend handhaven) en ik zou me kunnen voorstellen dat je in juridische procedures sterker staat als je laat zien dat je niet (langer dan nodig) met verouderde appendices rekent. Dit laatste raakt ook aan de (onterechte) verdenking, die we vaker horen in het retaliatie-dossier dat wij bewust met de niet actuele appendices zouden hebben gerekend. Als je die verdenking kan wegnemen door te laten zien dat je een update doet is dat denk ik mooi.
- Een update zou om bovenstaande redenen in de rede kunnen liggen. Als hierdoor, binnen de geluids-handhavingspunten, meer bewegingen mogelijk zijn zou je op zich kunnen stellen dat dit logisch is; we handhaven immers op de handhavingspunten en niet op een aantal. Als blijkt dat hierdoor minder bewegingen mogelijk zijn, dan wordt dat natuurlijk ook overgenomen.
- **Voor punt 4:** zou je ook de redenering kunnen volgen dat onze minister in de wegging van belangen 410 k een niet verantwoorde reductie vond vanwege onze internationale verbondenheid en het effect op de luchtvaartmaatschappijen en van mening is dat 460 k als eerste stap in korte tijd nog wel te verantwoorden is. En dat hij een regeling heeft gemaakt om dit bewerkstelligen.
- De sluiting van het luchtruim is geen nieuwe gebeurtenis; de sluiting was ook al vóór het opstellen van de regeling het geval. Waarom dit niet is meegenomen in de berekeningen is mij niet duidelijk, maar als dit tot een substantieel lager aantal bewegingen leidt dan de als verantwoord geachte 460k zou overwogen kunnen worden om dit te repareren.

Het tweede punt begrijp ik niet helemaal, maar mijn idee is dat dat net iets minder speelt in het internationale (retaliatie) dossier dus het is misschien ook niet nodig dat ik dat helemaal kan volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 6 november 2023 22:31

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - HBJZ <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Korte presentatie follow-up LVB-onderwerp uit staf voor overleg morgen

Urgentie: Hoog

Hoi,

Zie bijgevoegd een aantal sheets voor het overleg morgen met M over de onderwerpen uit de staf van vorige week vrijdag. Graag hoor ik morgenochtend uiterlijk 9.30 uur eventuele aanvullingen. Die kan ik dan nog snel verwerken.

Dank en groet,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl



To: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
Cc: [redacted] 5.1.2e) - DBO [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - HBJZ [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
[redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Tue 11/7/2023 9:43:29 AM
Subject: RE: Korte presentatie follow-up LVB-onderwerp uit staf voor overleg morgen
Received: Tue 11/7/2023 9:43:32 AM
[Presentatie follow-up diverse LVB-onderwerpen Staf LVB.pptx](#)

Dit is hem dan. @ [redacted] 5.1.2e kan jij het in Ibabs zetten?

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 6 november 2023 23:33

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM
<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e) - DBO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - HBJZ <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) -
[redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Korte presentatie follow-up LVB-onderwerp uit staf voor overleg morgen

Hi [redacted] 5.1.2e,

Dank voor het toesturen en de heldere tabel in de presentatie waarin je onderstaande vier punten duidelijk uiteenzet.

1. Groot baanonderhoud
2. Overschrijding handhavingspunt 25 in gebruiksjaar 2023 i.r.t. baangebruiksregels
3. Update NRM-appendices;
4. Ontheffing voor wijzigingen als gevolg van sluiting Russisch luchtruim.

De redenering t.a.v. het al dan niet opvolging geven aan, in elk geval de punten 3 en 4, lijkt een beetje gebaseerd op de gedachte dat de regeling een onderhandelingsresultaat is waaraan niet getornd kan worden. Hierbij wordt dan de lijn gevolgd dat zonder regeling het aantal 410 k zou zijn geweest en de luchtvaartpartijen in die zin tevreden moeten zijn met 460k.

Je zou naar mijn idee ook een andere redenering kunnen volgen:

- **Voor punt 3:** De berekeningen zijn (overigens op zich om navolgbare redenen) gemaakt met de bestaande appendices met 'verouderde' vliegtuigkarakteristieken. Rekenen met actuele karakteristieken is op zich altijd beter lijkt me, het voorkomt dat je een situatie terecht komt dat de handhavingssituatie verder weg komt te staan van de werkelijkheid (zoals in de jaren van het anticiperend handhaven) en ik zou me kunnen voorstellen dat je in juridische procedures sterker staat als je laat zien dat je niet (langer dan nodig) met verouderde appendices rekent. Dit laatste raakt ook aan de (onterechte) verdenking, die we vaker horen in het retaliatie-dossier dat wij bewust met de niet actuele appendices zouden hebben gerekend. Als je die verdenking kan wegnemen door te laten zien dat je een update doet is dat denk ik mooi.
- Een update zou om bovenstaande redenen in de rede kunnen liggen. Als hierdoor, binnen de geluids-handhavingspunten, meer bewegingen mogelijk zijn zou je op zich kunnen stellen dat dit logisch is; we handhaven immers op de

handhavingpunten en niet op een aantal. Als blijkt dat hierdoor minder bewegingen mogelijk zijn, dan wordt dat natuurlijk ook overgenomen.

- **Voor punt 4:** zou je ook de redenering kunnen volgen dat onze minister in de weging van belangen 410 k een niet verantwoorde reductie vond vanwege onze internationale verbondenheid en het effect op de luchtvaartmaatschappijen en van mening is dat 460 k als eerste stap in korte tijd nog wel te verantwoorden is. En dat hij een regeling heeft gemaakt om dit bewerkstelligen.
- De sluiting van het luchtruim is geen nieuwe gebeurtenis; de sluiting was ook al vóór het opstellen van de regeling het geval. Waarom dit niet is meegenomen in de berekeningen is mij niet duidelijk, maar als dit tot een substantieel lager aantal bewegingen leidt dan de als verantwoord geachte 460k zou overwogen kunnen worden om dit te repareren.

Het tweede punt begrijp ik niet helemaal, maar mijn idee is dat dat net iets minder speelt in het internationale (retaliatie) dossier dus het is misschien ook niet nodig dat ik dat helemaal kan volgen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

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

Verzonden: maandag 6 november 2023 22:31

Aan: 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>;

5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e) - DBO <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

5.1.2e) - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Korte presentatie follow-up LVB-onderwerp uit staf voor overleg morgen

Urgentie: Hoog

Hoi,

Zie bijgevoegd een aantal sheets voor het overleg morgen met M over de onderwerpen uit de staf van vorige week vrijdag. Graag hoor ik morgenochtend uiterlijk 9.30 uur eventuele aanvullingen. Die kan ik dan nog snel verwerken.

Dank en groet,

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M 5.1.2e
5.1.2e@minienw.nl



To: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
Cc: [redacted] - DGLM [redacted]@minienw.nl
From: [redacted] - DGLM
Sent: Tue 11/7/2023 1:49:02 PM
Subject: 02b. Reactiebrief (EN vertaling) van lenW aan Delta Airlines en Airlines for America_7 november 2023
Received: Tue 11/7/2023 1:49:03 PM
[02b. Reactiebrief \(EN vertaling\) van lenW aan Delta Airlines en Airlines for America 7 november 2023.docx](#)

Wil jij nog een laatste check doen?

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e]
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 11/7/2023 3:02:02 PM
Subject: RE: 02b. Reactiebrief (EN vertaling) van IenW aan Delta Airlines en Airlines for America_7 november 2023 (002)
Received: Tue 11/7/2023 3:02:04 PM
[02c. Reactiebrief \(EN vertaling\) van IenW aan Delta Airlines en Airlines for America 7 november 2023 MET GEEL KV.docx](#)

Hi,

Op verzoek meegelezen en aantal aanpassingen, tekstueel/Engels van aard, doorgevoerd in TC. Zie bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | Etage 12 D/C
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

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

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 14:41

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: 02b. Reactiebrief (EN vertaling) van IenW aan Delta Airlines en Airlines for America_7 november 2023 (002)

Eerst even zo, dan daarna naar [5.1.2e] en [5.1.2e] @ [5.1.2e] goed gegeeld zo?

Thx!

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

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 14:08

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: 02b. Reactiebrief (EN vertaling) van IenW aan Delta Airlines en Airlines for America_7 november 2023 (002)

Ha mannen,

Zie bijgaand nog paar aanpassingen. Kijk svp nog even goed naar engelse formuleringen. En zou voor de M/[5.1.2e]schone versie maken, maar nog even de passages gelen die relateren aan gesprek vanochtend. Mn zorgvuldig proces en dat dit tijd kost. Kan iemand daar nog even op meezielen? [5.1.2e]

Grt [5.1.2e]

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 11/7/2023 5:26:45 PM
Subject: FW: Antwoord op brief Delta/A4A
Received: Tue 11/7/2023 5:26:00 PM
[02c. Reactiebrief \(EN vertaling\) van lenW aan Delta Airlines en Airlines for America 7 november 2023 MET GEEL\(2\).DOCX](#)

Hoi [5.1.2e],

Op verzoek van [5.1.2e] zijn er nog 4 woordjes toegevoegd aan de brief. Verder is HBJZ akkoord. Hierbij voor de volledigheid de laatste versie.

Groet,
[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM
Verzonden: dinsdag 7 november 2023 17:21
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: FW: Antwoord op brief Delta/A4A

[5.1.2e] belde mij nog met een goed punt, ik heb in onderstaande passage de 4 rode woordjes toegevoegd. Verder is ze akkoord, dus alleen [5.1.2e] nog

Van: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 7 november 2023 15:53
Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Antwoord op brief Delta/A4A

Lijkt me goed

Van: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: dinsdag 7 november 2023 15:53
Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Antwoord op brief Delta/A4A

Ik heb er de vier rode woorden aan toegevoegd, dat dekt volgens mij de lading al:

5.1.2i

Groet,
[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM
Verzonden: dinsdag 7 november 2023 15:23
Aan: [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>;
[5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>
CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] -
HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]
([5.1.2e]) - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]
[5.1.2e]) - DBO <[5.1.2e]@minienw.nl>
Onderwerp: Antwoord op brief Delta/A4A
Urgentie: Hoog

Dag allen,

Hierbij volgend op de opmerkingen vandaag de voorgestelde beantwoording aan Delta en Airlines for America. De meest bediscussieerde passages zijn geel gearceerd.

Ik heb deze versie ook in CM gehangen (**versie 02c**): [RONDZENDMAP-2023/13661 - 11/02 TB \(lang\): POLS M Beslisnota verzenden brief aan Delta Airlines en Airlines for America over update Appendices NRM](#)

- @ [5.1.2e] zijn jullie akkoord?
- @ [5.1.2e] ben je akkoord?
- @ [5.1.2e] als HBJZ en [5.1.2e] akkoord zijn met de wijzigingen, kun je de rondzendmap dan weer oppakken? De RZM staat weer terug bij DBO zie ik.

Groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]



.....
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M [5.1.2e]

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

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Wed 11/8/2023 10:52:20 AM
Subject: RE: Gespreksnota [5.1.2e] - Corendon
Received: Wed 11/8/2023 10:52:21 AM

Zie hierbij.

Actualiseren appendices NRM irt MRS

- ✓ Voor de berekeningen van geluidbelasting zijn berekeningsvoorschriften opgesteld. Voor Schiphol en de regionale luchthavens wordt dit met het Nederlands Rekenmodel (NRM) gedaan. Onderdeel van het NRM zijn de appendices, waarin invoergegevens voor geluid van diverse (categorieën) vliegtuigen zijn opgenomen. De appendices Schiphol zijn voor het laatst in 2014 geactualiseerd.
- ✓ Voor de berekeningen van de grenswaarden van de experimenteerregeling is gerekend met het NRM en de appendices uit 2014 omdat dit door de regelgeving wordt voorgeschreven. Hier kan niet van worden afgeweken.
- ✓ IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29. Met de wijziging van het LVB in 2024 wordt dit geëffectueerd. Doc29 is een internationaal rekenvoorschrift, gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid.
- ✓ Schiphol heeft aan IenW verzocht de appendices te actualiseren van het Nederlands Rekenmodel. Voor Schiphol is de voornaamste reden omdat de verwachte overschrijdingskansen voor de grenswaarden geluid in het gebruiksjaar 2024 daarmee verkleind kunnen worden en dat hierdoor minder snel sturingsmaatregelen moeten worden ingezet. Diverse luchtvaartmaatschappijen willen ook de actualisatie omdat zij denken dat hierdoor meer vliegtuigbewegingen passen binnen de milieuruimte van de Experimenteerregeling. Uit de meest recente NLR-notitie hierover blijkt dat er echt niet meer dan 460k vliegtuigbewegingen mogelijk zijn.
- ✓ IenW heeft met NLR gesproken over de mogelijke opties voor actualisatie en de bijbehorende doorlooptijden. Er zijn drie opties (van klein- naar grootschalige actualisatie). NLR heeft aangegeven bij een eventuele opdracht hier pas in het nieuwe jaar mee aan te slag te kunnen gaan en dat het op zijn minst 3 maanden gaat duren.
- ✓ Mogelijk zal Corendon vragen waarom IenW de MRS wil betrekken bij het verzoek over de actualisatie (zij gaan er toch niet over). Je kunt aangeven dat de MRS heeft geadviseerd over de experimenteerregeling bij bijbehorende grenswaarden. Een actualisatie van de appendices zorgt voor meer geluidsruimte binnen deze grenswaarden. Dit is een aanpassing van een uitgangspunt van het experiment. Vandaar dat IenW de MRS graag consulteert hierover voordat een definitief besluit wordt genomen over het (al dan niet) actualiseren. Een eerste gesprek hierover heeft plaatsgevonden op 8 november. De MRS was erg kritisch. Zij zien dit als "de regels veranderen tijdens het spel", een deuk in het vertrouwen en vragen zich af waarom alle ruimte aan de sector moet toekomen. Het zou volgens de MRS redelijk zijn als er tot actualisatie over wordt gegaan ook gekeken wordt naar het aanscherpen van de normen (grenswaarden). Aan MRS zal worden gevraagd hun standpunt op papier te zetten.
- ✓ Afgelopen woensdag is aan de luchtvaartmaatschappijen een terugkoppeling gegeven van het MRS-gesprek. Daar is afgesproken dat ook de luchtvaartmaatschappijen een schriftelijke reactie kunnen geven op dezelfde vragen die IenW aan de MRS zal stellen. Naar verwachting zijn de antwoorden binnen enkele weken bekend en zal aan de Minister worden verzocht een besluit te nemen over het verzoek tot actualisatie.

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 17:00

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: FW: Gespreksnota [5.1.2e] - Corendon

Urgentie: Hoog

Zie onder – gesprek met Corendon.

Heb jij een paar punten over NRM update (irl MRS) voor mij?

Volgens mij zijn er ontwikkelingen na de laatste stuk dat ik heb gezien.

Ik schijn morgen al iets te moeten aanleveren...

Dank

5.1.2e

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

Verzonden: dinsdag 7 november 2023 16:52

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

CC: 5.1.2e - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: Gespreksnota 5.1.2e - Corendon

Urgentie: Hoog

Hoi 5.1.2e,

Ik weet 5.1.2e meer heel zeker of wij elkaar hebben ontmoet, maar mijn naam is 5.1.2e bij lenW. De komende tijd ga ik aan de slag bij de afdeling Internationale Bereikbaarheid. Naast het werken aan het 5.1.2e buiten verzoek bereid ik ook een paar gespreksnota's voor.

A.s. maandag heeft 5.1.2e een gesprek met Steven der Heijden, CEO Corendon. Zojuist heeft Corendon (eindelijk) de gespreksonderwerpen aangeleverd, waarvan een paar belegd bij POLS. Zou jij hiervoor een paar bullet points willen aanleveren? Vanwege het krappe tijdsbestek zou het heel fijn zijn als we dit morgen (**woensdag 8 november**) hebben, omdat de gespreksnota uiteraard ook nog de lijn door moet. Je kunt dit natuurlijk ook doorzetten naar 1 van je collega's, houd mij vooral in de loop in dat geval.

Dit is wat Corendon wil bespreken:

- NRM update in relatie tot MRS
- Spoor 3, botsproeven systeemontwerp. Nog geen informatie gedeeld over het systeemontwerp
- Invulling van de rol van de sector onder de vereiste van wet luchtvaart (opheffen ORS en geen passend overleg voor de sector)

Bel mij vooral op onderstaand nummer als je iets wilt bespreken.

Alvast dank voor je hulp!

Groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Afdeling Internationale Bereikbaarheid | DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
M 5.1.2e
E 5.1.2e@minienw.nl
.....

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
Cc: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -
DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 11/9/2023 11:27:07 AM
Subject: RE: Follow up CCN - actualisatie NRM appendix
Received: Thur 11/9/2023 11:27:08 AM

Hoi, Dank voor je toelichting.

Gr. [5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



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

Verzonden: woensdag 8 november 2023 17:08

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM
<[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Follow up CCN - actualisatie NRM appendix

Ha [5.1.2e],

De laatste actualisatie van de appendices voor regionaal zijn *in principe* groot onderhoud geweest. Dat wil zeggen dat alle invoergegevens opnieuw gemaakt zijn. Dat wil zeggen dat eigenlijk alles opnieuw gedaan is, en dus optie 3

Maar, net als bij SPL speelt dat niet al die gegevens gebruikt worden in de handhaving. Want, ook al werkt de systematiek iets anders, zowel bij regionaal als bij SPL gebruik je in de handhaving altijd dezelfde gegevens als je hebt gebruikt bij het vaststellen van de grenswaarden. Als dus een B737-800 ooit als een bepaalde categorie is doorgerekend bij een LHB/LVB, dan moet je dat blijven doen, ook al heb je betere gegevens. Alleen voor toestellen die niet in de grenswaardenberekening zijn gebruikt mag je een nieuwe indeling toevoegen. Als voorbeeld wordt bij de regionale velden een B737-800 over het algemeen doorgerekend als een 737-300 (oudere generatie, maar kleiner en stiller). Dit kan niet veranderd worden, omdat dit ook gebruikt is voor de grenswaarden. Maar een A320NEO die later is gekomen wordt wel berekend als een NEO. Het risico is daarmee dus dat oude (minder betrouwbare) en nieuwe gegevens door elkaar gaan lopen. En hier lopen we ook tegenaan. In principe heb je bij SPL exact hetzelfde probleem, alleen zijn daar nog veel minder categorieën om in in te delen.

Dat heeft ertoe geleid dat we weliswaar alles hebben laten actualiseren (optie 3), maar dat we alleen een deel van die data gepubliceerd hebben als nieuwe appendices. Dus alleen de categorieën die ook daadwerkelijk gebruikt zouden worden voor handhaving; ergo, wel aanvulling, geen vervanging. Dat neigt weer meer naar optie 1.

De reden dat we toch alles hebben laten actualiseren is vooral dat we bij de overgang van NRM naar Doc29 heel duidelijk willen maken (in de MERren) wat het effect is van nieuwe data (NRM oud naar NRM geheel nieuw) en wat het effect is van Doc29.

Aangezien jullie ook op termijn overgaan op Doc29, en dit dus eigenlijk een tijdelijke oplossing is om vooral stillere vloot mee te kunnen nemen denk ik dat optie 1 voor jullie de beste optie is – dat kan binnen het huidige LVB volgens mij gebruikt worden. Dan is alleen nog de vraag of het voor SPL ook van belang is om de overgang van NRM naar NRM met gegevens optie 3 naar Doc29 in kaart te brengen. Heb je niet nodig voor handhaving, maar wel om effecten van modelwijzigingen inzichtelijk te maken.

Groet,
[5.1.2e]

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

Verzonden: donderdag 2 november 2023 11:31

Aan: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DGLM <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Follow up CCN - actualisatie NRM appendix

Hoi [5.1.2e],

Wij hebben gisteren met de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol gesproken over de verschillende opties om de appendices van het NRM te actualiseren (zie mail hieronder). De luchtvaartmaatschappijen hebben niet de voorkeur voor optie 3, ondanks dat "groot onderhoud" inhoudelijk de beste optie zou zijn. De doorlooptijd die ermee gemoeid is, is dermate lang dat dit min of meer tegelijk met het invoeren van Doc29 zou samenvallen. Hun voorkeur gaat daarom uit naar optie 2. Tijdens de vergadering werd de vraag gesteld hoe de laatste actualisatie voor regionaal is gedaan (wel groot onderhoud?). Wij konden dat niet precies reproduceren. Zou je dat nog een keer op de mail voor ons kunnen zetten, zodat we dit in het volgende overleg nog even kunnen beantwoorden?

Dank

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e] <[5.1.2e]@minienw.nl>



buiten verzoek

buiten verzoek

To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] -
DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Thur 11/9/2023 12:07:25 PM
Subject: FW: presentatie NRM appendices
Received: Thur 11/9/2023 12:07:26 PM

Ter informatie.

Heb [5.1.2e] het gesproken, kou is wel uit de lucht. Vooral de interpretatie van [5.1.2e] en de vragen (waarvan zij aangeeft overvallen te zijn) leverden onrust op. Heb nu afgesproken vandaag de presentatie met onze vragen aan de MRS te sturen. De Q&A komen later heb ik al laten weten.

Qua termijn ziet ze waarschijnlijk geen mogelijkheden om snel met een antwoord te komen. Hoor graag welke termijn jullie willen aanhouden voor het antwoord van de MRS op onze vragen.

Groet,

[5.1.2e]

buiten verzoek

buiten verzoek

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @schiphol.nl; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @schiphol.nl;
[redacted] 5.1.2e @schiphol.nl [redacted] 5.1.2e @schiphol.nl
Cc: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Thur 11/9/2023 12:55:52 PM
Subject: FW: URGENT - Letter from Delta Air Lines and Airlines for America
Received: Thur 11/9/2023 12:55:57 PM
[Response Ministry I&W to letter Delta Air Lines Inc. and Airlines for America of October 20th 2023.PDF](#)

Ter info

~~5.1.2e~~

buiten verzoek

buiten verzoek



> Return address Postbus 20901 2500 EX Den Haag



buiten verzoek

**Ministry of Infrastructure
and Water Management**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Contact

5.1.2e

Prog.dir. Omgeving Luchthaven
Schiphol (POLS)

5.1.2e@minienw.nl

Our reference

IENW/BSK-2023/339092

Date November 8, 2023
Subject Response to your Letter of October 20, 2023

Dear 5.1.2e

In response to your letter dated 20 October 2023, I would like to provide the following information.

Before addressing your specific questions, it is important to provide some context and information about the process related to this matter.

The Dutch Calculation Model *Nederlands Rekenmodel* (NRM) currently serves as the calculation standard under the Schiphol Airport Traffic Decree *Luchthavenverkeerbesluit* (LVB). The next amendment of the LVB will replace the NRM with the European noise calculation model Doc29. Following the completion of the Balanced Approach procedure, all necessary procedural steps will be taken to amend the LVB.

For calculations pertaining to the future amendment of the LVB, such as those for the Balanced Approach procedure, Doc29 is already applied. For the environmental impact report *milieueffectrapport* underlying the amended LVB, Doc29 is also applied.

Until now, there was no need to update the NRM Appendices since the NRM will be replaced by Doc29 during the next LVB revision. Additionally, there has been anticipatory non-enforcement during the recent period: the Environment and Transport Inspectorate *Inspectie Leefomgeving en Transport* (ILT) does not impose measures for exceeding a threshold value in a noise enforcement point, provided that the exceedance is caused by the application of specific runway use rules (New Norms and Enforcement System *Nieuw Normen- en Handhavingstelsel* (NNHS)). During the public (online) consultation on the draft Experimental Regulation on Strict Preferential Runway Use at Schiphol (the ministerial regulation), the Ministry of Infrastructure and Water Management did not receive any requests to update the Appendices. In this context, the existing regulations and law (including the NRM Appendices) were applied in the decision-making process and establishment of the experimental regulation.

Royal Schiphol Group recently requested the Ministry of Infrastructure and Water Management to update the Appendices. The ministry is processing this update request and is in contact with the Royal Netherlands Aerospace Centre *Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum* (NLR) regarding possible options and associated timelines. This is further explored. Furthermore, Royal Schiphol Group and the Ministry of Infrastructure and Water Management intend to carefully coordinate this process with relevant stakeholders, including the aviation industry and the Schiphol Social Council *Maatschappelijke Raad Schiphol* (MRS). This process has been initiated. As I cannot predict the outcome of this process at the moment, I am unable to specify how and with what specific timeline a potential update of the Appendices might be carried out.

**Ministry of Infrastructure
and Water Management**
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
November 8, 2023

i. Do the Minister and RSG share the assessment that an update of the Appendices will result in a more accurate estimate of the capacity available within the noise thresholds set by the Experimental Regulation?

An update of the Appendices of the NRM may result in a more accurate calculation of (local) noise exposure. However, as a result of the update of the Appendices, an increase of the maximum number of aircraft movements under the Experimental Regulation beyond 460,000 aircraft movements is not expected.

ii. Are the Minister and RSG willing to take all necessary measures to initiate and complete the update of the Appendices as soon as possible, but no later than 31 January 2024?

Reference is made to the introductory remarks. As previously mentioned, at this time I cannot specify how and with what specific timeline a potential update of the Appendices might be carried out. Present indications, following discussions with NLR, suggest that an update of the Appendices is not feasible before January 31, 2024.

iii. Are the Minister and RSG willing to update the determination of the maximum capacity under the Experimental Regulation in accordance with a recalculation using an updated fleet mix and the updated Appendices as soon as possible, but no later than 31 January 2024, and to update the CapDec S24 accordingly?

As previously mentioned, present indications suggest that a potential update of the Appendices is not feasible before January 31, 2024. Regarding the determination of the capacity declaration based on existing regulations and law, I emphasize that this is a responsibility of Schiphol.

iv. Are the Minister and RSG willing to confirm that the updated Appendices will be used for the capacity declaration for the IATA winter season 2024/2025, in the case that the Experimental Regulation is extended and assuming that Doc29 has not yet replaced the NRM-model by that time?

Reference is made to the introductory remarks. I also would like to reiterate that at this moment it is not expected that an update of the NRM Appendices will increase the maximum number of aircraft movements under the Experimental Regulation (beyond 460,000 aircraft movements). Regarding the determination of the capacity declaration based on existing regulations, I re-emphasize that this is a responsibility of Schiphol.

Finally, as mentioned earlier, I would like to involve the industry in the exploration of a possible update of the NRM. The Ministry of Infrastructure and Water

Management is, of course, willing to discuss the contents of this letter with you, if preferred in a joint meeting with Royal Schiphol Group.

Yours sincerely,

THE MINISTER OF INFRASTRUCTURE AND WATER MANAGEMENT

5.1.2e

Mark Harbers

**Ministry of Infrastructure
and Water Management**
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
November 8, 2023

To: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Sun 11/12/2023 9:25:18 PM
Subject: RE: Actualisatie inschatting inpasbaar volume binnen grenswaarden LVB 2008/2010
Received: Sun 11/12/2023 9:25:00 PM

Ha,
In het licht van de ontwikkelingen even een pas op de plaats denk ik voor het uitzetten van dit soort vragen. Verderop in de week even hernemen denk ik.

Groeten,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Verzonden: vrijdag 10 november 2023 15:55

Aan: [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] - DGLM [5.1.2e]@minienw.nl

Onderwerp: Actualisatie inschatting inpasbaar volume binnen grenswaarden LVB 2008/2010

Hai, ik heb met [5.1.2e] gesproken over inpasbaar volume. Blijft een beetje een globale inschatting, maar effecten van GP24 leiden tot een lager inpasbaar volume dan 410k. Het actualiseren van de appendices en (eventueel) vervangende grenswaarden Russisch luchtruim tot een verruiming. Grosso modo kom je dan in de buurt van 435k is de inschatting. Met misschien nog wat extra inzet op stuurmaatregelen kan dit nog wat hoger worden.

Lijkt me verstandig om dit toch wat beter uit te laten rekenen (bijvoorbeeld in afwachting op cassatie uitspraak), vandaar dat ik [5.1.2e] wil vragen een update te maken van de inschatting inpasbaar volume. Zijn jullie hiermee eens en kan onderstaande mail zo? Mijn twijfel zit met name op variant 2. Je wekt toch een beetje de indruk dat je hier voor openstaat als je dit uitvraagt. Aan de andere kant wil je het toch wel weten. Misschien komt er een redelijke volume uit als je het complete pakket zou hebben in de praktijk.

Gr [5.1.2e]

5.1.2i

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8 | Den Haag |

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [5.1.2e]
[5.1.2e]@minienw.nl



To: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
Cc: [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGLM[[5.1.2e]@minienw.nl]
From: [5.1.2e] - DGLM
Sent: Tue 11/14/2023 11:41:40 AM
Subject: niet prio, niet vergeten
Received: Tue 11/14/2023 11:41:42 AM

Hi,

De toekomst van spoor 1 heeft natuurlijk alle aandacht en prio, toch zijn er een paar dingen die we niet moeten vergeten:

- Verzoek NRM appendices. Er staan nog wat vragen open van MRS. Hoe kijken we nu naar dit verzoek in het licht van huidige ontwikkelingen? Er staat volgende week donderdag een overleg hierover gepland.

buiten verzoek

Groet,

[5.1.2e]

To: [redacted] 5.1.2e - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e) -
DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
Cc: [redacted] 5.1.2e) - DGLM [redacted] 5.1.2e @minienw.nl
From: [redacted] 5.1.2e) - DGLM
Sent: Thur 11/23/2023 1:30:34 PM
Subject: RE: Schriftelijke vragen besluit Schiphol.
Received: Thur 11/23/2023 1:30:36 PM

Ik kan ook uit de vraag niet opmaken over welk advies hij het heeft. Het is speculeren, maar vermoedelijk gaat het idd over update NRM. Zie hierbij een poging om het tweede deel van de vraag te beantwoorden

5.1.2i

[redacted] 5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken | Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Rijnstraat 8 | Den Haag |
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e @minienw.nl



Van: [redacted] 5.1.2e - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 23 november 2023 11:15

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM

<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Schriftelijke vragen besluit Schiphol.

Goedemorgen,

Er staat nog een actie open volgens mij, namelijk het verzoek om de adviesaanvraag aan de MRS te delen met de Kamer. Ik weet niet helemaal welke aanvraag hij bedoelt. Als het gaat om de NRM appendices hebben we een aantal vragen gesteld (geen advies), en mbt de Balanced Approach helemaal geen adviesvraag gesteld.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 20 november 2023 12:51

Aan: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>;

Steenbergen, [redacted] 5.1.2e) - DGMI <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM

<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - HBJZ <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) HBJZ

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

<[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - ILT <[redacted] 5.1.2e @ILenT.nl>

CC: [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>;

[redacted] 5.1.2e) - DGLM <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: Schriftelijke vragen besluit Schiphol.

Urgentie: Hoog

Beste allen,

N.a.v. het besluit van 14 november tot opschorting van spoor 1, zijn er door de PvdD schriftelijke vragen gesteld. Voor de beantwoording is jullie input nodig. Ik heb in het bijgevoegde Excel-document een voorlopige indeling gemaakt. Kunnen jullie hiernaar kijken en concept-antwoorden opstellen? Dan zal ik daarna de set bundelen en de lijn doorzetten. **Graag verzoek ik jullie om uiterlijk maandag 27 november 2023 de concept-beantwoording aan te leveren, ook i.v.m. het kerstreces en de aankomende tassluiting.**

Gezien de lijn van de beantwoording zal ik een uurtje inplannen zodat we met beleid/HBJZ even bij elkaar kunnen zitten voor de consistentie van de rode lijn van de beantwoording.

Groet,

5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

A Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

T 5.1.2e

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

To: 5.1.2e DGLM 5.1.2e @minienw.nl
From: 5.1.2e - DGLM
Sent: Mon 11/27/2023 10:17:39 AM
Subject: NRM appendices n.a.v. uitwisseling 7 november 2023
Received: Mon 11/27/2023 10:17:00 AM
[24082023 Verzoek tot update van de appendices v2.pdf](#)
[Presentatie MRS over verzoek van Schiphol tot actualisatie NRM 5.pdf](#)

En hierbij de versie voor de MRS:

Geachte leden van de MRS,

Enkele weken geleden hebben we tijdens een informerende sessie gesproken over het verzoek van Schiphol om de appendices van het Nederlands Rekenmodel te actualiseren. Schiphol heeft tijdens dit overleg toegelicht waarom zij dit verzoek heeft gedaan. IenW is ingegaan op de verschillende dilemma's rondom dit verzoek en de verschillende opties die NLR heeft geïdentificeerd voor een eventuele actualisatie. Belangrijk aandachtspunt bij de actualisatie is de mogelijke impact op de geluidsruijme binnen de experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol. Deze regeling is tot nader order opgeschort, waardoor het verzoek tot actualisatie in een ander perspectief komt te staan. Een eventuele actualisatie heeft binnen het anticiperend handhaven namelijk geen effect op de wijze van vliegen, omdat de regels voor strikt preferentieel baangebruik toepast moeten worden. Een actualisatie heeft daarom geen lokale verschillen tot gevolg. Binnen de situatie van het anticiperend handhaven heeft een eventuele actualisatie ook geen gevolgen voor de beschikbare capaciteit op de luchthaven. Deze is immers gemaximeerd op 500.000. De feitelijke capaciteit wordt bepaald door operationele zaken.

IenW wenst nog steeds het standpunt van de MRS te vernemen over het verzoek. Het Nederlands Rekenmodel blijft het voorgeschreven model totdat het LVB is gewijzigd en DOC29 wordt voorgeschreven. Volgens planning is dit november 2024, maar op basis van ervaringen uit het verleden valt niet uit te sluiten dat het later kan worden. Tot die tijd blijft het NRM dus gelden blijft de vraag relevant of de appendices geactualiseerd moeten worden. Aan de MRS willen we daarom onderstaande vragen stellen. Het standpunt van de MRS wordt betrokken bij het definitieve besluit van onze minister over de actualisatie.

- Deelt de MRS het standpunt dat voor berekeningen van de geluidbelasting met zo actueel mogelijke gegevens gerekend moet worden (zoals Gebruiksprognose 2024, actuele appendices etc.)
- Hoe kijkt de MRS aan tegen het verzoek van Schiphol om de appendices NRM te actualiseren, mede in het licht van de voorgenomen overgang naar Doc29 en het gegeven dat het anticiperend handhaven voorlopig wordt voortgezet.
- Hoe ziet de MRS dit als de Experimenteerregeling (op een later moment) in werking treedt? Of als er moet worden teruggevallen op de grenswaarden van het LVB 2009/2010? In dit geval kunnen er wel lokale verschillen ontstaan in de geluidbelasting en onder het LVB 2008/2010 komt het inpasbaar volume naar verwachting hoger te liggen dan 410.000 per jaar.
- Mocht de MRS aanleiding zien voor het actualiseren, welke optie zou dan de voorkeur hebben (zie de drie opties in de presentatie)?
- Zijn er nog aandachtspunten die de MRS wil meegeven bij een eventuele actualisatie?

Hieronder zijn de antwoorden op de vragen die tijdens de informerende sessie op 7 november 2023 zijn gesteld.

Gebundelde vragen MRS bij presentatie "Verzoek Actualisatie appendices NRM", door IenW en Schiphol

Afgesproken wordt dat de presentatie en het verzoek van Schiphol schriftelijk gedeeld worden met de MRS. Er wordt gewezen op de website Luchtvaartmilieu.nl voor achtergrondinformatie.

Vragen voor het ministerie:

1. Waarom vindt het ministerie Doc29 beter dan het Nederlands Rekenmodel (NRM)? Ook binnen Doc29 is het verschil tussen de gemeten waarden en de berekende waarden groot?
 - Doc29 is een internationaal geharmoniseerd rekenvoorschrift, gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. Het is ontwikkeld door de European Civil Aviation Conference (ECAC), waarin 43 Europese landen zijn vertegenwoordigd.
 - De Europese Commissie heeft Doc29 inmiddels als verplicht rekenmodel opgenomen in de richtlijn Omgevingslawaaai (2002/49) en in de verordening met betrekking tot geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen (598/2014), met de zgn. "balanced approach" -procedure 9. Op basis van het Europees voorschrift is mede op advies van de Commissie MER in 2016/17 een implementatie van het ECAC Doc29 rekenvoorschrift uitgewerkt voor Schiphol.
 - Deze Doc29 Schiphol versie is beoordeeld door experts van belanghebbende partijen en in een peer review door de voorzitter van de ECAC AIRMOD werkgroep, verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Doc29. Tevens is in een aparte trend validatie door NLR vastgesteld dat deze Doc29 een betere correlatie heeft met geluidmetingen dan het NRM rekenmodel. De Doc29 Schiphol versie is daarnaast gebruikt voor het MER Schiphol NNHS voor de op dat moment beoogde wijziging van het LVB (invoering NNHS).

- Kortom Doc29 is op dit moment het beste rekenmodel voor geluid van vliegverkeer, dat tevens internationaal wordt voorgeschreven.
- IenW begrijpt het belang dat de MRS aan metingen hecht. Er zijn meerdere bezwaren waarom geluidmetingen in plaats van geluidberekeningen geen toepassing kunnen hebben voor monitoring dan wel handhaving van het geluidbeleid. Maar dat lijkt ons ook een discussie die los staat van het voorliggende vraagstuk over de appendices. Wij bespreken dit onderwerp dan ook graag aan de hand van het Programma Aanpak Metingen Vliegtuiggeluid op een geëigend moment.

2. Wat betekent deze actualisatie voor de experimenteerregeling? Wat betekent dit voor de ervaren hinder en de grenswaarden binnen het experiment? Wat zijn de risico's?

- Zoals bij de inleiding aangegeven in de Experimenteerregeling tot nader order opgeschort. In onderstaande beantwoording wordt er vanuit gegaan dat de ER wel in werking is getreden.
- Bij actualisatie van de NRM geluidappendices kan de gerealiseerde geluidsbelasting met de voor de nieuwere vliegtuigtypes correcte geluidgegevens worden doorgerekend. De geluidbelasting in handhavingpunten worden dan nauwkeuriger berekend. Bij hetzelfde verkeersvolume en vlootsamenstelling wordt dan naar verwachting gemiddeld een lagere geluidbelasting berekend. Lokaal kan dit verschillen (t.o.v. het gemiddelde), omdat bij de berekeningen het afhankelijk is waar (locatie) en wanneer (dag, avond, nacht) de "stillere" vliegtuigen vliegen. Het effect op de geluidsbelasting in de handhavingpunten is hierdoor niet overal hetzelfde.
- De MRS heeft terecht opgemerkt dat met geactualiseerde appendices de "werkelijkheid" natuurlijk niet verandert.
- Gevolg is ook dat door actualisatie van appendices de overschrijdingskansen van grenswaarden in handhavingpunten omlaag gaan. Als gevolg daarvan gaat ook de kans omlaag dat sturingsmaatregelen nodig zijn om daadwerkelijke overschrijdingen te voorkomen. Voor het experiment waren mede op basis van de bestaande appendices overschrijdingskansen geprognosticeerd. Een actualisatie heeft daar dus zeker effect op en zou daarmee een positief effect hebben gehad op de uitvoerbaarheid van het experiment.

3. Wat heeft de omgeving eraan dat de appendices geactualiseerd worden? Er is onder het Aldersakkoord afgesproken dat eventuele geluidswinst 50/50 verdeeld zou worden. Hoe zit dat hier?

- Met geactualiseerde appendices ontstaat er een lagere overschrijdingskans met gevolg dat er hierdoor geen of minder sturingsmaatregelen genomen moeten worden om de daadwerkelijke overschrijding te voorkomen. Voor het experiment zijn op basis van de meest recente inzichten overschrijdingskansen geprognosticeerd. Een actualisatie heeft daar dus zeker effect op en heeft daarmee een positief effect op de uitvoerbaarheid van het experiment.
- Kortom een actualisatie zorgt er niet voor dat er een verdeling van geluidswinst over sector en omgeving plaatsvindt.

4. Hoe kijken luchtvaartmaatschappijen naar dit verzoek?

- De luchtvaartmaatschappijen steunen het verzoek. IenW gaat er vanuit dat dit nog steeds het geval is, ondanks dat spoor 1 is opgeschort.
- Aan hen wordt de gelegenheid geboden om hun standpunt schriftelijk te onderbouwen aan de hand van vergelijkbare vragen die aan de MRS zijn gesteld.

5. Als je veronderstelt dat er in het model op basis van eerdere (foutieve) gegevens, nu bij een actualisatie geluidsruimte ontstaat. Dan had je, als je die modelverbetering eerder had gedaan, de norm scherper gesteld. Want de hoeveelheid hinder verandert niet. Dus is deze puur modelmatige toename van de geluidsruimte niet eerder een goede aanleiding om de normen te herzien?

- In een stelsel met handhavingpunten voor geluid is het gebruikelijk om periodiek de grenswaarden te herzien. Doordat er werd uitgegaan dat snel DOC29 ingevoerd zou worden en dat tijdens het anticiperend handhaven een actualisatie van de grenswaarden weinig meerwaarde zou hebben, is een actualisatie van de normen (en de appendices) al geruime tijd niet meer gebeurd.
- De normen zijn berekend met een vlootmix van voor 2010, terwijl de update van de appendices gaat over toestellen die na 2014 zijn gaan vliegen. Het toevoegen van deze toestellen in een stillere geluidsklasse is dus niet per se van invloed op de normen. Wij horen graag hier de visie van de MRS op.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verzoek Schiphol actualisatie appendices Nederlands Rekenmodel

MRS 7 november 2023



Wat is het Nederlands Rekenmodel (NRM) ?

- › Voor de berekeningen van geluidbelasting zijn berekeningsvoorschriften opgesteld. Voor Schiphol en de regionale luchthavens wordt dit met het NRM gedaan.
- › Onderdeel van het NRM zijn de appendices, waarin invoergegevens voor geluid van diverse (categorieën) vliegtuigen zijn opgenomen. De appendices Schiphol zijn voor het laatst in 2014 geactualiseerd.
- › Voor de berekeningen van de grenswaarden van de experimenteerregeling is gerekend met het NRM en de appendices uit 2014 omdat dit door de regelgeving wordt voorgeschreven. Hier kan niet van worden afgeweken.
- › IenW wil al geruime tijd overstappen naar Doc29. Met de wijziging van het LVB in 2024 wordt dit geëffectueerd.
- › Doc29 is een internationaal rekenvoorschrift, gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid.



Verzoek Schiphol actualisatie appendices

- › Schiphol heeft IenW schriftelijk verzocht de appendices NRM te actualiseren.
- › Toelichting door Schiphol.



Overwegingen

- › Het streven van IenW is volgend jaar het LVB te wijzigen en Doc29 vast te leggen. Vanuit die optiek is actualisatie veel werk voor een erg korte periode. Aan de andere kant is er geen garantie dat het LVB-wijziging daadwerkelijk wordt geëffectueerd. Mocht dit later worden dan gepland wordt het vraagstuk voor actualisatie weer urgent en dan is er kostbare tijd verloren.
- › Inhoudelijk bezien is actualisatie logisch. Je rekent met zo actueel mogelijke gegevens. Ook bij de regionale luchthavens is dit nog recent gedaan.
- › De luchtvaartmaatschappijen dringen aan op actualisatie omdat zij de verwachting hebben dat er meer vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. IenW deelt deze verwachting niet. Met de actualisatie kunnen er wel lokale effecten op de geluidbelasting ontstaan.
- › De MRS heeft geadviseerd over de experimenteerregeling bij bijbehorende grenswaarden. Een actualisatie van de appendices zorgt voor meer geluidsruimte binnen deze grenswaarden. Dit is een aanpassing van een uitgangspunt van het experiment. Vandaar dat IenW de MRS graag consulteert hierover voordat een definitief besluit wordt genomen over het (al dan niet) actualiseren.



Opties voor actualisatie

IenW heeft overleg gehad met het NLR over een mogelijke aanpak van een actualisatie. Daarbij worden drie opties onderscheiden:

1. Geluidcategorie 5 light toevoeging: alle toestellen die niet in de huidige appendices staan worden mogelijk in deze nieuwe geluidklasse 5 ingedeeld.
2. Geluidcategorie 5 volledig toevoeging: optie 1 + toestellen die in het verleden (2014) zijn ingedeeld, worden opnieuw beoordeeld en ingedeeld.
3. Groot onderhoud appendices: de appendices worden geheel herzien. Grenswaarden LVB, experimenteerregeling en gelijkwaardigheid zullen na deze update waarschijnlijk herzien moeten worden, omdat dan immers ook de representatieve toestellen waarop deze gebaseerd zijn veranderen.

Voor alle opties geldt dat NLR weinig capaciteit heeft. De doorlooptijd van opties 1 en 2 worden geschat op ongeveer 3 maanden, inclusief een contra-expertise.

Voor optie 3 is veel minder goed in beeld wat er zou moeten gebeuren en dus hoeveel werk dat is. Eerste inschatting is zeker een dubbele doorlooptijd. Mogelijk vergt dit een wijziging van het LVB omdat de criteria voor gelijkwaardigheid ook moeten worden geactualiseerd.



Vervolg: Vragen IenW aan MRS

- › IenW stuurt onderstaande vragen op aan MRS, met het verzoek hierop te reageren:
- › Hoe kijkt de MRS aan tegen het verzoek van Schiphol om de appendices te actualiseren? Mede in het licht van de voorgenomen overgang naar Doc29 en de verwachte impact op de berekende geluidsbelasting binnen de experimenteerregeling.
- › Zou het voor de MRS een verschil maken of de actualisatie al zou worden toegepast op de huidige Experimenteerregeling of alleen bij een eventuele verlenging of nieuwe Experimenteerregeling?
- › Mocht de MRS aanleiding zien voor het actualiseren, welke optie zou dan de voorkeur hebben?
- › Zijn er nog aandachtspunten die de MRS wil meegeven bij een eventuele actualisatie?
- › Hoe wil de MRS betrokken worden bij de verdere besluitvorming?



Schiphol Amsterdam

Vragen, suggesties?



5.1.2e



5.1.2e

5.1.2e

is het een idee om het
 vervolgoverleg **NRM**
 vanmorgen van 10.45 - 11.15
 uur in te plannen nu je
morgenochtend aanwezig wilt
 zijn bij

buiten verzoek

buiten verzoek

Of zullen we het
 proberen te verplaatsen naar
 een moment morgen na de
 MR?

5.1.2e

09:31

NRM moet ik zelf nog wat
 denkwerk voor doen dus dat
 lukt me vandaag helaas niet...
 er komt ook nog een afspraak
 met MInFIN bij (heb ik
 zojuist over verteld). Morgen
 zou kunnen maar dan onder
 voorbehoud dat MR tijdig klaar
 is want ik wil half 6 wel klaar
 zijn

09:43 ✓✓

5.1.2e

U
NRM moet ik zelf nog wat denkwerk
 voor doen dus dat lukt me vandaag
 helaas niet... er komt ook nog een af

