



JAARVERSLAG 2016

Omgevingsraad Schiphol

info@omgevingsraadschiphol.nl

Inhoudsopgave

1. Organisatie.....	3
2. Nationale regelgeving en beleid	4
3. Hinderbeperking.....	6
4. Lopende operationele zaken	9
5. Ruimte en Leefomgeving.....	11
6. Communicatie en informatie.....	13
Bijlage: Jaarplan 2017.....	18

Voorwoord

Voor u ligt het tweede jaarverslag van de Omgevingsraad Schiphol.

De luchthaven Schiphol is een belangrijke economische activiteit met een significante impact op de leefomgeving, zowel qua lusten als qua lasten. Die lusten en lasten zijn een gevolg van de wijze waarop de luchthaven zich ontwikkelt. Maar die lusten en lasten worden ook bepaald door de wijze waarop de omgeving zich maatschappelijk, ruimtelijk en economisch ontwikkelt ten opzichte van de luchthaven.

Vanwege die uiteenlopende belangen biedt de Omgevingsraad Schiphol een podium waarin bestuurders, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies. Het doel is om langs die weg de verschillende functies te versterken en het draagvlak voor deze functies te verbreden.

In januari 2015 is de Omgevingsraad Schiphol geïnstalleerd. De Omgevingsraad Schiphol bundelt de activiteiten die voorheen werden ontplooid door de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS).

Met hun gezamenlijke inspanning geven de deelnemende partijen de Omgevingsraad Schiphol vorm. Met diezelfde gezamenlijke inspanning is ook inhoud gegeven aan de Omgevingsraad Schiphol door rond diverse thema's afspraken te maken en adviezen te geven.

In dit jaarverslag krijgt u een overzicht van de activiteiten en producten van de Omgevingsraad Schiphol in 2016. In de bijlage treft u ter informatie het jaarplan 2017 aan.

Intussen gaat de Omgevingsraad Schiphol door. U kunt ons voor actuele informatie volgen via de website www.omgevingsraadschiphol.nl.

1. Organisatie

Leden

Het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol was in 2016 samengesteld uit 16 leden, het Regioforum uit 29 leden.

Samen vertegenwoordigden zij de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en overige carriers), het Rijk, 4 provincies, 30 gemeenten, 93 bewonersgroepen, de milieubeweging en het bedrijfsleven.

De vertegenwoordiging door de aangesloten partijen in de Omgevingsraad is als volgt gewijzigd:

- In de sectordelegatie is de heer P. Riemens (LVNL) opgevolgd door de nieuwe CEO van LVNL, de heer M. van Dorst. De heer Van Dorst was voorheen KLM-vertegenwoordiger in de Omgevingsraad. De heer B. de Vries heeft die rol van KLM-vertegenwoordiger overgenomen.
- In de bestuurlijke delegatie is door de ziekte en het overlijden van de voorzitter, de Noord-Hollandse gedeputeerde Tj. Talsma, deze functie in de tweede helft van het jaar waargenomen door gedeputeerde mevrouw J. Geldhof. In 2017 zal deze functie worden ingevuld door de nieuw benoemde gedeputeerde A. Tekin. Verder heeft de heer R.-J. van Duijn als nieuwe wethouder van Aalsmeer de rol van vertegenwoordiger in de bestuurlijke delegatie overgenomen van de afgetreden wethouder T. Verlaan.
- In 2016 heeft de heer L. Baarse de heer R. Lutgerhorst opgevolgd als clustervertegenwoordiger van cluster Aalsmeerbaan binnengebied. In de bewonersdelegatie heeft de heer E. Haverkort aan het einde van het jaar zijn functie als bewonersvertegenwoordiger van Polderbaan binnengebied neergelegd. Hij wordt per 1 januari 2017 opgevolgd door de heer J. Kroon. Beide nieuwe bewonersvertegenwoordigers zijn verkozen door de vertegenwoordigers van bewoners uit de respectievelijke regio's.

Toezicht

De voorbereidende werkzaamheden voor de Omgevingsraad zijn organisatorisch belegd in de vorm van de Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol. Er is een raad van toezicht die belast is met het toezicht op deze stichting. In 2015 is besloten een nieuwe raad van toezicht samen te stellen in lijn met de uitgangspunten van *good governance*. Per 1 november 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol 4 nieuwe leden benoemd. Inmiddels zijn de werkzaamheden in goed onderling overleg overgedragen naar deze nieuw samengestelde raad van toezicht.

Tot 1 november werd de raad van toezicht gevormd door mevrouw E. van Hoogdalem, de heer P. Regouin (voorzitter), de heer Tj. Talsma en de heer P. Wensveen. Vanaf 1 november bestaat de raad van toezicht uit de mevrouw A.W.C. Hoenderdos, de heer A.Th.H. van Dijk (voorzitter), de heer H.W. Roos en de heer R.J.H. Heddema. De raad kwam drie maal bijeen: in oude samenstelling op 5 april, 28 oktober en in de nieuwe samenstelling op 9 november.

Staf

De staf van de Omgevingsraad Schiphol kende in het verslagjaar een omvang van 4,3 fte en wordt gevormd door een secretaris, plv. secretaris, twee beleidsmedewerkers en een office manager. De functie van office manager wordt sinds medio 2016 waargenomen door mevrouw N. Bruinenga die daarmee mevrouw E. Zweedijk is opgevolgd die begin van het jaar is vertrokken bij het secretariaat van de Omgevingsraad. De plv. secretaris, mw. D. Meiboom heeft aangegeven per 1 januari 2017 een nieuwe functie te gaan vervullen buiten het secretariaat van de Omgevingsraad.

Vergaderingen

Het College van Advies kwam in 2016 viermaal bijeen: op 8 april, 28 oktober, 29 november en 16 december.

Het Regioforum kwam in 2016 eveneens vier maal bijeen: op 26 februari, 3 juni, 30 september en 25 november.

De vergaderingen van beide gremia werden ambtelijk voorbereid in tweewekelijkse vergaderingen van het delegatieoverleg. Daarnaast is in ORS-verband over deelthema's (zoals de behandeling van hinderbeperkende maatregelen) vergaderd in een aantal tijdelijke werkgroepen.

Adviezen

In het verslagjaar 2016 is één formeel advies uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op 11 oktober 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol geadviseerd over de Gebruiksprognose 2017. In het advies constateert de Omgevingsraad Schiphol dat aan de eisen van een transparante informatievoorziening is voldaan. Aanvullend op het advies wordt door de Omgevingsraad Schiphol aandacht gevraagd voor: de gesignaleerde ontwikkeling van het aantal nachtvluchten in verhouding tot de eerder tussen partijen gemaakte afspraken, de uitwerking van de regelgeving en het handavingskader voor de volumeplafonds in combinatie met het selectiviteitsinstrumentarium en de implementatie van het nieuwe Europese rekensystematiek.

De Staatssecretaris heeft de Omgevingsraad in 2016 twee adviesaanvragen gestuurd die door het College van Advies behandeld worden. Voor de gecombineerde aanpak van de adviesaanvraag voor een toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel en de adviesaanvraag over wonen en vliegen is een plan van aanpak met planning opgesteld. Dit plan van aanpak is op 29 november 2016 aan de Staatssecretaris aangeboden.

2. Nationale regelgeving en beleid

Implementatie nieuw normen- en handhavingstelsel

Ter implementatie van het advies van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (oktober 2013) heeft het kabinet eind 2014 een voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart aan de Kamer aangeboden, inclusief een concept van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstukken II, 2014-2015, 34 098, nr. 1-3). Begin 2015 is een gewijzigd concept van Luchthavenverkeerbesluit aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2014-2015, 29 665, nr. 212, blg-478007). De behandeling van het wetsvoorstel door de beide Kamers is begin 2016 afgerond.

De vervolgstap in de implementatie van het nieuwe geluidstelsel is het uitwerken van de regelgeving in een herzien Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Deze wijziging is MER-plichtig.

Adviesaanvraag

Op 14 maart 2016 heeft de Staatssecretaris een adviesaanvraag toegezonden waarin zij vraagt om de nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In deze adviesaanvraag worden – mede op basis van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuw stelsel – ook de kaders meegegeven waarbinnen het uit te brengen advies zich dient te bewegen.

In de adviesaanvraag wordt aangegeven dat het advies zich dient toe te spitsen op drie onderwerpen:

- de concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020;
- de wijze waarop de toekomstbestendigheid van de normen op de regels van het nieuwe stelsel geborgd is, in het bijzonder de invulling van de regel voor de vierde baan voor de periode na 2020;
- de invulling van de afspraak over het aantal nachtbewegingen, zoals eerder aangedragen vanuit de bestuurders- en bewonersdelegatie naar aanleiding van de toename van het aantal nachtbewegingen zoals die blijkt uit de jaarlijkse (evaluatie van de) Gebruiksprognose.

In de Omgevingsraad is de adviesopdracht met de daarin opgenomen kaderstellingen geaccepteerd met een aantal kanttekeningen dat opgenomen is in het plan van aanpak voor de middellange termijn ontwikkeling dat op 29 november 2016 is gepresenteerd.

Bij brief d.d. 21 december 2016 heeft het Ministerie naar aanleiding van Kamervragen over het gebruik van de Polderbaan gevraagd aan de Omgevingsraad om in het adviestraject over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel een uitspraak te doen over eventuele mogelijkheden tot verminderd gebruik van de Polderbaan.

LVB-MER

Schiphol heeft als initiatiefnemer gewerkt aan het tot stand brengen van een MER voor het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Over dit MER is door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij brief d.d. 13 september 2016 gemeld dat er ten aanzien van de MER-resultaten over de introductie van het nieuwe geluidsstelsel een complicerende factor is opgetreden. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 25 augustus 2016 een advies uitgebracht waarin zij onder meer adviseert tot een aanpassing van de rekenvoorschriften voor de berekening van geluidseffecten alvorens tot een verdeling van de beschikbaar komende milieuruimte te besluiten.

In het plan van aanpak dat 29 november 2016 is gepresenteerd, is er in voorzien dat berekeningen van de effecten van het nieuwe geluidsstelsel plaatsvinden met geactualiseerde rekenvoorschriften. De oplevering hiervan is voorzien in de eerste helft van 2017.

Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

In de ministeriële Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol zijn de technische rekenregels opgenomen behorende bij het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Een leescommissie bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende delegaties heeft kennisgenomen van de uitwerking van deze rekenregels. In het College van Advies heeft dit aanleiding gegeven tot het akkoord gaan met:

- de aanbeveling om te komen tot een leeswijzer bij de ministeriële Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI);
- een in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu uit te voeren technische contra-expertise op de rekenvoorschriften, in aanvulling op de ORS-consultatie en de toets van de Inspectie;
- het voorleggen van de vraag naar de plausibiliteit van de gehanteerde rekenmethodiek bij nieuwe operationele procedures bij de Commissie voor de m.e.r.;
- het overlaten van het voorschrijven van de toetsing op gelijkwaardigheid voor externe veiligheid – overwegende het publiek belang van de veiligheid en de zeer beperkte betekenis voor capaciteit en hinder – aan de overwegingen van het bevoegde gezag;

- de nadere uitwerking van uitzonderingssituaties waarin de regel voor de vierde baan niet van toepassing is.

Handhavingspunten

De Omgevingsraad Schiphol is door Schiphol tegen het eind van het gebruiksjaar 2016 geïnformeerd over dreigende overschrijdingen van handhavingspunten.

Dwars- en staartwindlimieten

In 2015 heeft de Omgevingsraad een analyse van en dialoog over de op Schiphol gehanteerde criteria rondom dwars- en staartwind geagendeerd. Deze analyse spitst zich toe op de vraag of de limieten en criteria voor dwars- en staartwind verhoogd kunnen worden.

Voor de analyse is op ambtelijk niveau een werkgroep ingesteld, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle geledingen. Deze werkgroep is in de tweede helft van 2015 van start gegaan en heeft haar werkzaamheden in 2016 voortgezet en afgerond. De resultaten zullen in 2017 worden voorgelegd aan het College van Advies.

3. Hinderbeperking

Microklimaatprojecten

Op 11 december 2014 heeft de Alderstafel Schiphol besloten de in het Convenant Hinderbeperking afgesproken microklimaatprojecten te herprioriteren. In 2016 is de uitvoering verder vorm gegeven en afgerond. Hieronder wordt per project de voortgang in het afgelopen jaar toegelicht.

1. Microklimaat Leimuiden

Op 26 februari 2016 heeft het Regioforum ingestemd met een experiment met een aangepaste startroute vanaf de Kaagbaan. Het doel van het experiment is dat het per saldo leidt tot minder hinder in de regio Leimuiden. Een deel van het vliegverkeer zal tijdens het experiment in de bocht een vaste route vliegen, zodat uitwaaiëring van het vliegverkeer richting Leimuiden wordt beperkt.

In 2016 hebben de luchtvaartpartijen voorbereidingen getroffen om de aanpassing van de vliegroute te implementeren. Vanaf 5 januari 2017 vliegen vliegtuigen van KLM en Transavia die een vaste bochtstraal kunnen vliegen de aangepaste route.

Er is een klankbordgroep ingesteld die de effecten van het experiment met de aangepaste vliegroute nauwlettend zal monitoren. In de klankbordgroep hebben de volgende partijen zitting: bewonersvertegenwoordigers uit Rijsenhout, Nieuw-Vennep, Leimuiden, Burgerveen en Kudelstaart, ambtelijke ondersteuners van gemeente Haarlemmermeer, Kaag en Braassem, Aalsmeer en provincie Zuid-Holland en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en het Rijk. In september en oktober 2016 is de klankbordgroep bijeengewees om het monitoringskader met elkaar te bespreken. Het streven is om in het najaar van 2017 de resultaten van het experiment voor te leggen aan de Omgevingsraad Schiphol.

Mobiele NOMOS-meetpost

Ten behoeve van het experiment is een mobiele NOMOS-meetpost voor de duur van twee maanden (met de mogelijkheid van een eenmalige verlenging) geplaatst in Burgerveen voor de monitoring van het experiment met de routeoptimalisatie van de Kaagbaan.

Voor de monitoring van het experiment kunnen naast de tijdelijke meetpost in Burgerveen de meetgegevens van de reeds aanwezige vaste meetposten in Nieuw Vennep, Leimuiden, Kudelstaart en Rijsenhout worden gebruikt. De meetgegevens dienen ter informatie bij de monitoring van het experiment. De meetgegevens worden door Schiphol aangeleverd. De wijze waarop meetgegevens verder worden geanalyseerd is onderdeel van het ORS-experiment en wordt in overleg met de partijen in de klankbordgroep microklimaat Leimuiden verder uitgewerkt. Besluitvorming over de invoering van het experiment vindt plaats op basis van de wettelijk voorgeschreven geluidberekeningen; de informatie uit de meetgegevens kan daarbij als ondersteunende beslisinformatie dienen.

Vanwege het feit dat hiermee reeds één van de twee NOMOS-meetposten vergeven is die Schiphol in 2017 maximaal zou kunnen toekennen, en om te waarborgen dat een tweede (tijdelijke) NOMOS-meetpost eventueel geplaatst kan worden in het geval van een experiment/proef, wordt de ruimte voor aanvragen van een eventuele tweede meetpost in 2017 niet opengesteld, maar deze wordt gereserveerd voor het geval de Omgevingsraad Schiphol het wenselijk acht om voor een experiment (of een andere aanleiding) een mobiele meetpost in te zetten.

2. Microklimaat Lisse/Noordwijkerhout

Na een langdurig en extensieve feitenverzameling is in 2016 op basis van de resultaten door het Regioforum geconcludeerd dat vanwege a) het ontbreken van een per saldo van hinderbeperkend effect binnen de 48 dB(A) Lden-contour; b) de verplaatsing van hinder naar veel zwaarder belast gebied; c) het ontbreken van een significant waarneembaar effect op basis van in beeld gebrachte piekbelastingen (geluidssimulaties) een nader onderzoek naar de (veilige) implementatie van de opties niet opportuun wordt geacht. Het Regioforum heeft daarop besloten het microklimaat af te sluiten.

Microklimaat Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn

Dit microklimaat is ondergebracht in het onderzoek van de taskforce Zuidoosthoek (zie hieronder).

Taskforce Zuidoosthoek

In maart 2014 heeft de Alderstafel Schiphol besloten tot een taskforce Zuidoosthoek die alle denkbare voorstellen voor hinderbeperking in de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn (nogmaals) onderzocht heeft. Onderzoek heeft uitgewezen dat nog slechts één maatregel mogelijk tot hinderbeperking kan leiden: een verlegging van waypoint EH037 ten noorden van Uithoorn.

Op 30 oktober 2015 heeft het College van Advies besloten tot vervolgonderzoek naar de verlegging van het waypoint ten noorden van Uithoorn. Tevens zou hierbij betrokken kunnen worden een nadere analyse van de achterliggende oorzaken van een verschuiving van de route aan de westkant van Uithoorn richting de bebouwde omgeving. Dit onderzoek is opgenomen in de jaarplanning 2016 van de Omgevingsraad Schiphol. In maart 2016 heeft een startvergadering plaatsgevonden met een afvaardiging van de belanghebbenden. Tijdens deze vergadering heeft de gemeente Uithoorn verzocht om tijd om na eigen onderzoek te kunnen komen met een voorstel vanuit de bestuurlijke regio voor een routeverlegging.

Het College van Advies heeft het verzoek van de gemeente Uithoorn op 8 april 2016 gehonoreerd en daarbij op verzoek van Uithoorn het vervolgonderzoek naar het waypoint en de ligging van de route ten westen van Uithoorn opgeschort.

De gemeente Uithoorn heeft het College van Advies toegezegd de resultaten van het eigen onderzoek allereerst te rapporteren aan de Omgevingsraad Schiphol. De verwachting is dat dit in 2017 staat te gebeuren.

Jaarlijkse procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking

Op 26 februari 2016 heeft het Regioforum de aangescherpte procedure voor nieuwe voorstellen hinderbeperking vastgesteld. Op de deadline van 15 mei 2016 waren twee voorstellen ingediend:

1. Voorstel van bestuurlijk cluster Zuidwest:
 - a) Meer concentreren van vliegverkeer op de hartlijn van de luchtverkeerswegen;
 - b) verplichten dat vliegverkeer tot op grotere hoogte de (hartlijn van de) luchtverkeerswegen volgt;
 - c) luchtverkeerswegen waar mogelijk smaller maken.
2. Voorstel van de heer Baarse (clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied):

Het mogelijk maken van het gelijktijdig inzetten van de Lekko 1s -vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) en de Lopik 3e-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L) teneinde te bewerkstelligen dat tijdens een startpiek zoveel mogelijk verkeer wordt afgehandeld via de Kaagbaan.

Middels een voortoets is een indicatie verkregen van het nut om de voorstellen middels een quick scan te behandelen. Op basis hiervan heeft het Regioforum op 3 juni 2016 besloten een quick scan van deze voorstellen uit te voeren.

Op 25 november 2016 heeft het Regioforum besloten het voorstel van de heer Baarse niet verder te onderzoeken, omdat de impact van het voorstel op de veiligheid, de gevolgen van hinderverplaatsing door een routeverlegging en de inspanningen die een routeverlegging vereist, niet opwegen tegen de zeer marginale winst die door het voorstel behaald zou kunnen worden. Bovendien leidt het voorstel tot een voor LVNL onacceptabele verhoging van de complexiteit van de procedures.

Besluitvorming over het voorstel van bestuurlijk cluster Zuidwest zal naar verwachting begin 2017 plaatsvinden.

Monitoren vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+) en parallel starten

Het Rijk heeft de Omgevingsraad Schiphol opdracht gegeven tot het monitoren van de effecten van de inzet van de vaste bochtstraal technologie voor de Spijkerboorroute op de omgeving. Het Rijk heeft de Omgevingsraad Schiphol eveneens opdracht gegeven de ontwikkelingen rondom parallel starten te blijven monitoren.

In de tweede vierjaarlijkse evaluatie van het Aldersakkoord van 2008 zullen de effecten van de vaste bochtstraal over 2016 en de stand van zaken rondom parallel starten gerapporteerd worden.

[Uitwerking resterende hinderbeperkende maatregelen](#)

In 2016 heeft de bestuurlijke weging plaatsgevonden van het voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk dat beoogt de hinder van landend verkeer te beperken en de vertrekroute van de Kaagbaan te verplaatsen.

De feitenverzameling daarvoor heeft in 2015 plaatsgevonden door een werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van de (lokale) delegaties van de Omgevingsraad. Het Regioforum heeft overwogen dat het voorstel geen substantieel hinderbeperkend effect heeft in de 48 dB(A) Lden terwijl het een inspanning en investering door de luchtvaartpartijen vergt die niet objectief onderbouwd kan worden.

[Grondgeluid Badhoevedorp](#)

Op verzoek van mevrouw Spikker, bewonersvertegenwoordiger van het bewonerscluster Zwanenburgbaan buitengebied, heeft in 2016 een aantal bijeenkomsten plaatsgehad over grondgeluid in Badhoevedorp. Hierbij zijn gesprekken gevoerd met mevrouw Spikker, de Dorpsraad Badhoevedorp, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, KLM, Rijkswaterstaat en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) om een compleet overzicht te krijgen van onderzoek naar grondgeluid in Badhoevedorp en de (on)mogelijkheden om iets aan grondgeluid te doen.

Verkend is of gewijzigde omstandigheden, zoals de toename van het aantal vliegtuigbewegingen of de omlegging van de A9, aanleiding geven tot het herzien van eerder getrokken conclusies. Een belangrijke pijler hiervan betreft artikel 8.5 van het convenant Hinderbeperking middellange termijn behorend bij het advies van de Alderstafel Schiphol uit 2008. De afronding van dit traject staat gepland voor het Regioforum van 3 maart 2017.

[4. Lopende operationele zaken](#)

[Gebruiksprognose 2017](#)

De Omgevingsraad Schiphol adviseert over de jaarlijkse Gebruiksprognose van Schiphol conform de in 2016 door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen wijziging van de Wet Luchtvaart. Daarin is opgenomen dat een Gebruiksprognose voorafgaand aan een gebruiksjaar wordt opgesteld door de exploitant van de luchthaven en deze voor advies wordt voorgelegd aan de Omgevingsraad Schiphol. De Omgevingsraad Schiphol zendt voorafgaand aan het gebruiksjaar zijn advies over de Gebruiksprognose aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De Gebruiksprognose 2017 beschrijft onder meer het verwachte baan- en routegebruik en toetst of het verwachte vliegverkeer kan worden afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Het advies van de Omgevingsraad Schiphol richt zich op de vraag of de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komende jaar en de vooruitblik voor ontwikkelingen in de komende jaren en of in voldoende mate is aangetoond dat het verkeer in het komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels kan worden afgehandeld.

De concept-Gebruiksprognose 2017 is op 13 juli 2016 en 25 augustus 2016 in een werkgroep besproken met vertegenwoordigers van de delegaties. Op 30 september 2016 is de Gebruiksprognose 2017 gepresenteerd in het Regioforum en is het conceptadvies van de Omgevingsraad Schiphol

besproken. Op 11 oktober 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol advies uitgebracht over de Gebruiksprognose 2017 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

In het advies constateert de Omgevingsraad Schiphol dat aan de eisen van een transparante informatievoorziening is voldaan. De Gebruiksprognose voorziet in de informatiebehoefte. De sectorpartijen hebben zich ertoe ingespannen alle benodigde informatie te verzamelen en helder te presenteren om zo het doel van de Gebruiksprognose te realiseren. De toelichting maakt de informatie toegankelijk voor een breder publiek.

Aanvullend op het advies wordt door de Omgevingsraad Schiphol aandacht gevraagd voor: de gesignaleerde ontwikkeling van het aantal nachtvluchten in verhouding tot de eerder tussen partijen gemaakte afspraken, de uitwerking van de regelgeving en het handhavingskader voor de volumeplafonds in combinatie met het selectiviteitsinstrumentarium en de implementatie van het nieuwe Europese rekensystematiek. De bewonersdelegatie, de gemeenten van het bestuurlijk cluster Zuidwest en de Milieufederatie Noord-Holland hebben in het advies bezwaar laten aantekenen tegen het in de Gebruiksprognose voorziene nachtvolume.

Baanonderhoud

Op 14 november 2016 vond op uitnodiging van Schiphol een informatiesessie plaats over de planning van het baanonderhoud in 2017. De planning baanonderhoud 2017 is online geplaatst ter informatie van de omgeving, zowel op de website van de Omgevingsraad Schiphol als van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas).

Kwartaalmonitor

De sector heeft ieder kwartaal van het gebruiksjaar 2016 afgesloten met een kwartaalmonitor waarin informatie wordt gegeven over bijzonderheden voor de vliegoperatie, de weersomstandigheden, de karakteristieken van de vliegoperatie, (groot) baanonderhoud, netwerkqualiteit, de naleving van de regels voor het preferent baangebruik en overige relevante zaken.

Overige operationele zaken

Nachtroute Polderbaan

Op 28 mei 2015 heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) besloten om vanuit veiligheidsoverwegingen de verkorte nachtroute op de Polderbaan te sluiten. In 2015 is LVNL gestart met een studie naar een definitieve oplossing voor het knelpunt dat ontstaat bij het invlechten van de verkeersstromen.

In 2016 heeft LVNL gewerkt aan een oplossingsrichting die op een veilige wijze een verkorte route naar de Polderbaan mogelijk maakt. De Omgevingsraad Schiphol biedt een platform om de oplossingsrichting af te stemmen met de overheden en de bewoners uit de omgeving. Het overleg hierover wordt vervolgd.

Parallel naderen

De vliegprocedure is aangepast voor de situatie waarin vanuit het zuiden tegelijk op de Aalsmeerbaan (36R) en de Zwanenburgbaan (36C) wordt geland. Reden is het corrigeren van tekortkomingen in de naderingsprocedure. Hoe de vliegpatronen er naar verwachting uit komen te zien, heeft

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op vrijdag 26 februari gepresenteerd tijdens een vergadering van de Omgevingsraad Schiphol.

Het wijzigen van de vliegprocedure is nodig omdat bij een veiligheidsonderzoek is geconstateerd dat bij gelijktijdig landen op de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan de landende vliegtuigen dichter bij elkaar zouden kunnen komen dan is toegestaan volgens internationale regelgeving. In de huidige situatie wordt dit iedere keer opgelost door de luchtverkeersleider, maar de regelgeving vereist dat een procedure wordt vastgelegd die altijd op dezelfde manier uitgevoerd kan worden.

Zichtlimieten

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft in het Regioforum toegelicht dat per 1 december 2016 bij een wolkenbasis van 1000 voet tot en met 2000 voet andere baancombinaties op Schiphol zal worden gebruikt om de veiligheid te blijven garanderen. Het banenstelsel op Schiphol heeft banen die convergerend zijn; als een vliegtuig tijdens de nadering voor deze banen een doorstart moet maken kruist deze het vliegpad van een andere baan. Door eisen te stellen aan zicht en wolkenbasis kan de luchtverkeersleider dit goed zien vanuit de toren en tijdig ingrijpen om de veiligheid te garanderen.

Met de grotere verkeersdruk, de toegenomen klimprestaties van de vliegtuigen en het meer standaard afhandelen van het verkeer heeft LVNL geconcludeerd dat de huidige norm voor de wolkenbasis van 1000 voet (ongeveer 330 meter) niet langer voldoende is. Om de veiligheid te blijven garanderen heeft LVNL besloten om afhankelijke, convergerende baancombinaties alleen te gebruiken als de wolkenbasis hoger is dan 2000 voet (ongeveer 660 meter) hoogte. Dit geeft de verkeersleider meer tijd om een eventuele doorstart waar te nemen en waar nodig aanvullende instructies te geven. Door deze maatregel worden vaker onafhankelijke baancombinaties ingezet.

5. Ruimte en Leefomgeving

Ruimte

In het advies van de Alderstafel Schiphol d.d. 23 juni 2014 wordt een spoedig beraad gewenst geacht om tot een voorstel te komen hoe er in de toekomst met name in het buitengebied met hinderbeperking in relatie tot de woningbouwopgave moet worden omgegaan. Dit is in 2015 gevolgd door een concept-adviesaanvraag van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Omgevingsraad Schiphol inzake de middellange termijnontwikkeling van het ruimtevraagstuk in relatie tot het hinderbeleid. Bij brief d.d. 13 september 2016 heeft de Staatssecretaris haar definitieve adviesaanvraag voorgelegd aan de Omgevingsraad. In het plan van aanpak voor het adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030 dat op 29 november aan de Staatssecretaris is aangeboden, is aangegeven op welke wijze tot advisering op dit punt zal worden gekomen.

Stichting Leefomgeving Schiphol

Stichting Leefomgeving Schiphol biedt hulp aan individueel gedupeerden, levert bijdragen aan projecten die de kwaliteit van de leefbaarheid verbeteren en zorgt voor vergoeding van fysieke schade aan bebouwing als gevolg van turbulentie veroorzaakt door stijgende of landende vliegtuigen.

De provincie Noord-Holland, Schiphol en het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben wederom ieder € 10 miljoen toegezegd voor de het werk van de Stichting. Sinds oktober 2016 kunnen individueel

gedupeerden aanvragen indienen, in 2017 wordt de aanvang van de tweede tranche voor de gebiedsgerichte projecten voorzien.

Ultrafijnstof

Op verzoek van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is in 2015 het onderwerp ultrafijnstof geagendeerd. Dit naar aanleiding van de resultaten van een eind 2014 door TNO uitgevoerd onderzoek naar ultrafijnstof rond Schiphol. Daarop is vastgesteld dat de Omgevingsraad Schiphol mogelijkheden biedt voor onderlinge afstemming over de vervolgstappen in de nadere analyse en aanpak.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het RIVM in de jaren 2015 en 2016 twee onderzoeken uitgevoerd. Daaruit blijkt dat in de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol zijn gelegen, de luchtvaart een ultrafijnstofbijdrage levert die vergelijkbaar is met wat het wegverkeer in druk stedelijk gebied oplevert. Verder constateert het RIVM dat er wereldwijd nog nauwelijks iets bekend is over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Daardoor kunnen gezondheidseffecten niet worden uitgesloten. Het RIVM adviseert om aanvullend onderzoek te doen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft het advies van het RIVM overgenomen. De aanpak van het vervolgonderzoek naar de gezondheidseffecten van de langdurige en kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof wordt door RIVM in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu verder uitgewerkt. Hiervoor zijn onder meer gesprekken gevoerd door het RIVM met ORS-partijen. Begin 2017 zal het RIVM de voorgestelde aanpak in de Omgevingsraad presenteren.

Luchthavengebonden regionaal-economische ontwikkeling

In 2016 is gewerkt aan een overzicht van informatie over de bijdrage van de mainport Schiphol (inclusief de hub en het netwerk van verbindingen) aan de regionaal-economische ontwikkeling. Dat is gedaan samen met vertegenwoordigers van de Omgevingsraadpartijen. De gekozen aanpak is tweeledig, namelijk een feitenoverzicht door het bij elkaar brengen van de vele onderzoeken en rapporten over dit onderwerp en daarnaast een aantal interviews met bedrijven die in deze regio zijn gevestigd ter illustratie van de feiten. Eind 2016 is het product opgeleverd, een brochure getiteld “Het belang van Schiphol in de regio”. Deze brochure is verspreid onder de leden van de Omgevingsraad Schiphol. In de eerste helft van 2017 zal over dit onderwerp een kennisbijeenkomst worden georganiseerd.

Hinderbelevingsonderzoek

In 2013 heeft een eerste kwantitatief hinderbelevingsonderzoek plaatsgehad in de Schipholregio. Hierbij zijn meer dan 1.000 omwonenden gevraagd naar de waardering van de woonomgeving en in het bijzonder de beleving van mogelijke hinder van vliegtuiggeluid.

De Omgevingsraad heeft opdracht gegeven tot een herhaling van dit onderzoek met twee doelen:

1. Een neutrale peiling van hinderbeleving in de omgeving.
2. Een profiel te kunnen maken van mensen die hinder ervaren.

In januari 2017 start het veldwerkonderzoek middels telefonische interviews. Voor de zomer zullen de resultaten gerapporteerd worden in de Omgevingsraad. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar een vergelijking met de resultaten van vier jaar eerder.

Jongerenforum

Er is een voorstel ontwikkeld binnen de Omgevingsraad over de organisatie van een Jongerenforum. Een groep vertegenwoordigers van de delegaties heeft meegedacht over de opzet van het jongerenforum evenals twee groepen jongeren. In juni is met twee groepen jongeren gepraat die in de nabije omgeving van de luchthaven zijn opgegroeid. Zij hadden nuttige suggesties voor de opzet van een jongerenforum en hoe jongerenparticipatie het beste kan worden vormgegeven. Deze suggesties zijn meegenomen in de opzet voor het vervolg.

In een reeks van een aantal sessies worden vier groepen jongeren verzocht een visie ontwikkelen in antwoord op de vraag:

“Hoe zien jullie de toekomst van Schiphol in zijn omgeving en hoe zou het beleid moeten worden vormgegeven zodat er voor jullie een goede balans tussen de luchthaven en zijn omgeving is?”

De resultaten worden opgenomen als bijlage bij het kwantitatieve hinderbelevingsonderzoek.

In de eerste maanden van 2017 zullen de sessies plaatsvinden onder begeleiding van Team Vier en een onafhankelijke moderator. De moderator zal fungeren als mentor voor de vier groepen jongeren en hen stimuleren en begeleiden in hun werkzaamheden.

6. Communicatie en informatie

Website

De functies van de website zijn het verstrekken van nieuws over de Omgevingsraad Schiphol en gerelateerde onderwerpen, het bieden van een archief, het informeren over de organisatie en haar leden, inzichtelijk maken van de (vergader)agenda en het openbaar maken van de adviezen. Het doel is een nieuwswaardige en toegankelijke website.

Nieuwsberichten

Er zijn in 2016 meer dan 60 nieuwsberichten geplaatst op de website. De nieuwsberichten gaan onder andere over vergaderingen van Regioforum en College van Advies, themabijeenkomsten en werkbezoeken, rapportages met betrekking tot Schiphol, baanonderhoud, adviezen en hinderbeperkende voorstellen. Hieronder staat een overzicht van de meest gelezen nieuwsberichten van 2015.

Top 5 nieuwsberichten	
1	Omgevingsraad Schiphol besluit tot experiment met startroute Kaagbaan
2	Planning baanonderhoud 2016
3	Tweede Kamer stemt in met nieuw stelsel
4	Tussentijds advies commissie m.e.r.
5	Twee nieuwe voorstellen hinderbeperking

Archief, adviezen en leden

De website kent een archieffunctie. In het afgelopen jaar heeft het archief steeds meer vorm gekregen. Alle rapporten en vergaderstukken worden zodra deze openbaar zijn in het archief geplaatst. Op een

ledenpagina zijn alle deelnemers aan de Omgevingsraad Schiphol geplaatst. Via deze pagina kunnen gebruikers van de website zien wie er deelnemen aan de Omgevingsraad Schiphol en kunnen zij direct in contact treden met hun bewonersvertegenwoordigers.

Gebruikersstatistieken van de website

Om inzicht te geven in het gebruik van de website zijn hieronder de belangrijkste gebruikersstatistieken over 2016 weergegeven.

Statistieken	Gemiddeld
Gebruikers (die ten minste één sessie hebben uitgevoerd)	860 per maand
Sessies	1.500 per maand
Paginaweergaves	4.600 per maand
Sessieduur	2 min. en 33 sec.

Digitale nieuwsbrief en sociale media

In 2016 zijn er 3 digitale nieuwsbrieven verstuurd (februari, mei en oktober) aan ongeveer 550 abonnees op de nieuwsbrief.

De nieuwsbrief geeft kort het belangrijkste nieuws van de afgelopen periode weer. De nieuwsbrief biedt via links naar de website van de Omgevingsraad Schiphol of andere websites meer informatie over het desbetreffende onderwerp. In 2016 opende gemiddeld 70% van de geadresseerden de nieuwsbrieven. Gemiddeld een derde van de geadresseerden gebruikte één of meerdere links om meer te weten te komen over onderwerpen uit de nieuwsbrief.

De Omgevingsraad Schiphol is beperkt actief op Twitter. Nieuwsberichten van de website worden gedeeld via Twitter. De Omgevingsraad Schiphol heeft ruim 150 volgers.

Lespakket Schiphol

Het lespakket is een uitwerking van Aldersafspraken omtrent informatievoorziening. In 2010 zijn Schiphol en de CROS een samenwerking aangegaan om een lespakket over Schiphol te ontwikkelen voor de groepen 7 en 8 voor basisscholen. Het lespakket bestaat uit een ontdekboek en drie leerlingenkaarten met opdrachten. In aanvulling op het lespakket is door Schiphol een speciale website ingericht, www.schipholjunior.nl, met aanvullende informatie, extra opdrachten en leuke spelletjes.

In 2016 is gestart met de verspreiding van de 3^{de} druk van het lespakket. Er zijn in 2016 ruim 1.100 lespakketten verzonden aan basisscholen, met name in de omgeving van Schiphol.

Kennisprogramma

In 2016 is opnieuw ingezet op de overdracht aan kennis, gegeven de positieve ervaringen hiermee in 2015. In de eerste vergadering van het Regioforum is een kennisprogramma vastgesteld, met verschillende bijeenkomsten voor de leden van de Omgevingsraad Schiphol. Een aantal van deze bijeenkomsten was speciaal bedoeld voor de clustervertegenwoordigers en hun plaatsvervaarders.

Hieronder een korte samenvatting van de bijeenkomsten in 2016. Vanwege het succes van het kennisprogramma zal dit in 2017 worden voortgezet.

Bijeenkomsten in 2016:

18 januari 2016	Metten en Rekenen: deel 2 (bewonersvertegenwoordigers)
1 februari 2016	Werkbezoek LVNL: Baanpreferenties in de praktijk (bewonersvertegenwoordigers)
18 februari 2016	Criteria voor gelijkwaardigheid, MHG (ondersteuners BRS)
29 maart 2016	Toelichting Aldersafspraken en Omgevingsraad Schiphol (OVV)
7 april 2016	Metten en Rekenen, deel 1 & 2 (medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu)
18 april 2016	Effectbepaling van hinderbeperkende maatregelen (medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu)
3 juni 2016	Toelichting Ultrafijnstof tijdens Regioforum (alle leden)
1 november 2016	Kennissessie Commissies Regionaal Overleg van luchthavens van nationale betekenis (secretarissen CRO's)
14 november 2016	Baanonderhoud 2017, toelichting en planning door Schiphol (alle leden)
7 december 2016	Vergelijking omgevingsregime luchthavens Frankfurt, Londen, Amsterdam en Parijs (bewonersvertegenwoordigers)

Niet alle eerder aangekondigde bijeenkomsten konden in 2016 worden ingepland. Het kennisprogramma heeft als gevolg hiervan een goed gevulde voorraadagenda voor 2017. Het thema gezondheid zal in elk geval in 2017 aan de orde komen, andere onderwerpen, die oorspronkelijk waren voorzien maar om verschillende redenen nog niet ingepland konden worden, zijn: vervolg luchtruimvisie, de betekenis van Europa voor Schiphol, de regionaal economische ontwikkeling in de omgeving van Schiphol en Lelystad, regels t.a.v. slottoewijzing en een vervolgbijeenkomst over het thema technologische ontwikkelingen.

Stroomlijning informatievoorziening

In de Taskforce stroomlijning informatievoorziening – waarin alle delegaties zijn vertegenwoordigd – is gekozen voor een aanpak van de stroomlijning informatievoorziening met als doel om:

- Een stappenplan vast te leggen om binnen afzienbare tijd tastbare resultaten te kunnen presenteren (zie hieronder voor de bedoelde stappen)
- Helderheid te bieden over de uitgangspunten én de focus van de taskforce.
Met de hieronder genoemde instrumenten wordt effectief en efficiënt invulling gegeven aan de informatiebehoefte van de regio. Dat betekent dat genoemde instrumenten noodzakelijk zijn, maar ook dat zij in samenhang voldoende zijn om invulling te geven aan de informatiebehoefte van de regio.

Bij de behandeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel is een motie ingediend over een “moderne, transparante en proactieve informatievoorziening” ten behoeve van de omwonenden. De door de Kamer aanvaarde motie heeft focus aangebracht in de discussie

over de 'stroomlijning informatievoorziening'. De motie geeft een inkadering van de vraagzijde. Daarnaast is eerder voor de aanbodzijde geconstateerd dat er eerder teveel dan te weinig wordt aangeboden. Als uitgangspunt geldt daarom dat het toevoegen van een nieuw informatie-instrument alleen kan plaatsvinden indien ook scherp wordt gemaakt, welke bestaande instrumenten daarvoor in de plaats vervallen. Op die manier kan stroomlijning plaatsvinden, die bijdraagt aan een effectievere communicatiestrategie voor de omgeving én aan een efficiëntere communicatiestrategie voor de aanbiedende partijen.

De motie spreekt over drie functionaliteiten ten behoeve van omwonenden:

1. real time informatie over vliegbewegingen;
2. waarschuwingen voor afwijkingen moeten kunnen ontvangen; en
3. eventueel klachten moeten kunnen indienen.

Ten slotte is de eis dat deze functionaliteiten worden aangeboden in:

4. een applicatie voor smartphones en tablets

Daarnaast blijft de eis bestaan dat dit leidt tot:

5. een efficiëntere communicatiestrategie

Er wordt een stappenplan gehanteerd waarbij stap voor stap de ontwikkeling van de functionaliteiten ter hand wordt genomen.

Stap 1: Real-time informatie over vliegtuigbewegingen

Deze stap wordt onderverdeeld in twee deelstappen:

1a. Stroomlijnen bestaande instrumenten voor (real time) informatie over vliegbewegingen

Dit heeft geleid tot een keuze voor een module waarbij Vliegverkeer InZicht, Wonen bij Schiphol – en nadat een visie op de lange termijnvisie voor NOMOS is opgesteld – NOMOS online voor de omgevingscommunicatie worden geïntegreerd in één applicatie die mobiel ontsloten wordt.

1b. Stroomlijnen en doorontwikkelen van instrumenten voor (real time) informatie over baangebruik en toelichting daarop

Op dit moment wordt op verschillende plekken reeds relevante informatie aangeboden over het baangebruik (real-time baangebruik via LVNL-site, verslag van de dag met toelichting). Deze informatie kan op een effectievere manier worden aangeboden indien deze instrumenten:

- worden gebundeld op dezelfde plek die onder 1a is gecreëerd
- door de toelichting op het baangebruik zo 'real-time' als doenlijk te maken
- worden ontsloten door smartphones en tablets

Stap 2: Geluidsweerbericht

Er ligt een bestaande afspraak van het ontwikkelen van een geluidsweerbericht door de luchtvaartsector in de convenanten bij het akkoord van 2008. Er wordt op dit moment gewerkt aan een dergelijk instrument. Er zal niet worden gewacht met het zetten van een eerste stap op de ontwikkeling van een instrument voor een geluidsweerbericht, maar het geluidsweerbericht zal wel later toegevoegd kunnen worden. Nu wordt eerst geconcentreerd op stap 1a en 1b.

Stap 3: Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van BAS, waarmee veel middelen van de sector gemoeid zijn. Voor deze en eventueel andere dienstverlenende elementen is het van belang dat er een gezamenlijk eindbeeld wordt geformuleerd ten behoeve van een effectieve en efficiënte communicatie met de omgeving. De inzet is dit vraagstuk van klachtenafhandeling / dienstverlening op te pakken nadat de stappen 1a en 1b zijn afgerond. Dit draagt er aan bij dat er spoedig tastbare resultaten worden geboekt door de focus te richten op de eerste stap.

1. Jaarplan 2017

College van Advies

I. Adviesaanvragen

Adviesaanvraag toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel

Op 14 maart 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een adviesaanvraag van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) ontvangen waarin zij vraagt om de nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In deze adviesaanvraag worden – mede op basis van de in 2016 afgeronde parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuw stelsel – ook de kaders meegegeven waarbinnen het uit te brengen advies zich dient te bewegen.

In de adviesaanvraag wordt aangegeven dat het advies zich dient toe te spitsen op drie onderwerpen:

- de concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020;
- de wijze waarop de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel geborgd is, met bijzondere aandacht voor de regel voor de vierde baan; en
- het gebruik van de nacht, zoals eerder aangedragen vanuit de bestuurders- en bewonersdelegatie naar aanleiding van de feitelijke toename van het aantal nachtbewegingen.

Adviesaanvraag wonen en vliegen op middellange termijn

Tevens is in de Actieagenda Schiphol door het kabinet opgenomen dat “voor het tot stand brengen van een door alle partijen gedragen oplossing ten aanzien van ‘wonen en vliegen’ voor de middellange termijn advies wordt gevraagd aan de ORS. Dit adviestraject loopt parallel aan het ingezette adviestraject over de toekomstbestendigheid van het NHHS. Beide vraagstukken worden in samenhang met elkaar gezien. Na advisering door de ORS zal besluitvorming door het kabinet plaatsvinden”. Vervolgens benoemt het kabinet in de Actieagenda de elementen waarover de ORS om advies wordt gevraagd.

Op 13 september 2016 is de adviesaanvraag wonen en vliegen ontvangen. Daarin wordt gevraagd “te adviseren over een gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart op Schiphol als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van

ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond meer mogelijkheden biedt voor ‘maatwerk’. Het betreft het totale ruimtelijke plaatje – de contouren en de mogelijkheden daarbinnen – in relatie tot luchtverkeer en *vice versa*”.

Plan van aanpak

Zoals in de uitnodiging aan de delegatieleiders van 24 mei 2016 opgenomen beperkt de scope van de beraadslagingen tussen partijen naar aanleiding van de twee adviesaanvragen zich niet tot de genoemde onderwerpen. De beraadslagingen zullen ook een verkenning inhouden van de contouren van een nieuw akkoord dat de periode tot 2030 in ogenschouw neemt. Dit perspectief creëert mogelijk de ruimte die nodig is voor het oplossen van de vraagstukken uit de adviesaanvragen.

Na besprekingen tussen de Staatssecretaris van IenM en een aantal delegaties heeft de Staatssecretaris op 13 september 2016 laten weten graag snel een start te maken met het definiëren van een gemeenschappelijke gespreksagenda en met de andere delegaties te zoeken naar oplossingen die in samenhang bijdragen aan een middellange termijn ontwikkeling van Schiphol in balans met haar omgeving. Zij verzoekt om in overleg met partijen vóór 1 december 2016 te komen met een integrale agenda en een plan van aanpak voor de ontwikkeling van Schiphol in balans met haar omgeving.

Het plan van aanpak dient in ieder geval de volgende componenten te bevatten:

- Een door partijen gedragen voorstel om – met inachtneming van het advies van de Commissie van de m.e.r. d.d. 25 augustus jl. – te komen tot een gedeeld inzicht over de hinder en effecten van hinderbeperking teneinde een spoedige invulling en implementatie van een nieuw luchthavenverkeersbesluit (LVB) en luchthavenindelingsbesluit (LIB) te bewerkstelligen;
- Een inhoudelijke agenda en voorstel voor uitwerking om te komen tot een akkoord over de middellange termijnontwikkeling van de luchthaven in haar omgeving, zoals bedoeld in de adviesaanvraag over een toekomstbestendig NNHS;
- Een eerste contour van de adviesrichting en een voorstel voor verdere uitwerking daarvan om te komen tot een wijze waarop de ontwikkeling in de lucht en op de grond op elkaar kunnen worden afgestemd.

Het plan van aanpak¹ is ook het kader voor de werkzaamheden van het College van Advies bij de verdere behandeling van de adviesaanvragen in 2017.

II. Implementatie nieuwe normen en handhavingstelsel

Milieueffectrapportage

In het advies van de Alderstafel van 8 oktober 2013 is uitwerking gegeven aan het nieuwe geluidsstelsel voor Schiphol. Momenteel wordt dit advies in regelgeving omgezet. Een belangrijke stap die in dit verband wordt gezet, is het opstellen van een

¹ Dit plan van aanpak is op 29 november 2016 vastgesteld en verzonden aan de Staatssecretaris.

milieueffectrapportage (MER) ter onderbouwing van het LVB. Deze wordt opgesteld door Schiphol, de exploitant, als initiatiefnemer van de MER.

In haar brief van 13 september 2016 heeft de Staatssecretaris er op gewezen dat er een complicatie is opgetreden bij de totstandkoming van de MER doordat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) op 25 augustus 2016 een tussentijds advies heeft uitgebracht – gericht op de plausibiliteit van de effectberekeningen voor de start- en landingsprocedures – waarin zij een aanpassing van de gehanteerde rekenvoorschriften adviseert alvorens tot een verdeling van de milieuruimte te besluiten – zoals bedoeld in de adviesaanvraag over een toekomstbestendige middellange termijnontwikkeling.

Het ministerie zal een voorstel aan de ORS-delegaties presenteren hoe aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. invulling kan worden gegeven. Daarbij is een beroep gedaan op alle ORS-delegaties om mee te kijken en te denken over dit voorstel zodat op zo kort mogelijke termijn een gedeeld inzicht kan ontstaan over de hinder en effecten van hinderbeperking (waaronder de nieuwe startprocedure NADP2). Daarbij heeft de Staatssecretaris aangegeven in overleg te zullen treden over eventuele gevolgen voor de MER en het LVB en voor de verdeling van de milieuruimte na 2020 op basis van de gerealiseerde hinderbeperking.

Onderdeel hiervan is dat indien het nieuwe rekenvoorschrift wordt toegepast, de criteria voor gelijkwaardigheid dienen te worden geactualiseerd. Deze actualisatie wordt met een beoordeling door externe experts voorgelegd ter bespreking in het College van Advies.

Gelijkwaardigheid: kader voor toekomstige actualisaties

Bij de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria, zoals opgenomen in het advies van 2013, is afgesproken te komen tot een kader voor toekomstige actualisaties, op te stellen door het ministerie van IenM. Dit zal plaatsvinden onder begeleiding van externe inhoudelijke experts. Dit kader dient voorschriften te geven wanneer een actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria aan de orde is en op welke wijze deze dient te worden uitgevoerd.

Mede aan de hand van dit kader zal in 2017 bepaald worden of, wanneer en op welke wijze er een actualisatie dient plaats te vinden.

III. Operatie en hinderbeperking

Dwars- en staartwindlimieten

Bij de analyse van het gebruik van de Buitenveldertbaan begin 2014 is in het vooruitzicht gesteld dat een nadere analyse van en dialoog over de op Schiphol gehanteerde dwars- en staartwindlimieten zal worden georganiseerd. Deze analyse is in de tweede helft van 2015 gestart waarbij een werkgroep is ingesteld met daarin vertegenwoordigers van alle delegaties. In 2016 zijn de werkzaamheden van deze werkgroep afgerond en in 2017 zullen de resultaten hiervan worden voorgelegd voor bestuurlijke behandeling in het College van Advies.

Definitieve oplossing nachtroute Polderbaan

Op 28 mei 2015 is de verkorte nachtroute (ARTIP2C) naar de Polderbaan buiten gebruik gesteld. In de periode daarna heeft LVNL, in overleg met de andere partijen in de ORS, een tijdelijke oplossing gezocht. Na uitgebreid onderzoek bleek dat een tijdelijke oplossing niet zou voldoen aan de veiligheidseisen die hieraan gesteld worden. Dit betekent dat de situatie, waarbij alleen de langere aanvliegeroute (ARTIP 3B) gebruikt wordt voor vliegverkeer vanuit het oosten, langer is blijven bestaan. Er wordt gezocht naar een uitweg uit deze situatie die naar aanleiding van het veiligheidsissue rond de verkorte nachtroute is ontstaan.

4e Initial Approach Fix

De introductie van een vierde 'fix', dan wel 'opstelplaats', in het luchtruim zal gepaard gaan met route-aanpassingen. Daarmee is het overleg met de omgeving hierbij zeer relevant. In 2017 zal door de LVNL aan de ORS-partijen een status-update van de planvorming van de 4e fix worden gegeven.

IV. Selectiviteit

Verkeersverdelingsregel ('Luchthavensysteem')

In 2015 is de besluitvorming over Lelystad Airport afgerond. In het komende jaar zal er meer in het bijzonder aandacht zijn voor het tijdig en effectief inzetten van het selectiviteitsinstrumentarium door de exploitant en het Rijk (als convenantpartners). Dit is van belang nu in het gebruiksjaar 2016 de 90%-grens van de capaciteit op Schiphol doorbroken is.

Het ministerie van IenM zal komend jaar een afweging maken over de introductie van een luchthavensysteem Schiphol-Lelystad en de eventuele inrichting daarvan, nadat de procesregie in 2015 een voorbereidende verkenning op dit punt heeft opgeleverd. Het College van Advies zal over de voortgang van de uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium door het Ministerie van IenM worden geïnformeerd.

2. Jaarplan 2017

Regioforum

I. Stroomlijning informatie en dienstverlening

Bij de parlementaire behandeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel is een motie ingediend over een “moderne, transparante en proactieve informatievoorziening” ten behoeve van de omwonenden. De door de Tweede Kamer aanvaarde motie heeft focus aangebracht in de discussie over de ‘stroomlijning informatievoorziening’. De motie geeft een inkadering van de vraagzijde.

Daarnaast is reeds voor de aanbodzijde geconstateerd dat er eerder teveel dan te weinig informatie wordt aangeboden. Als uitgangspunt geldt daarom dat het toevoegen van een nieuw informatie-instrument alleen kan plaatsvinden indien ook scherp wordt gemaakt welke bestaande instrumenten daarvoor in de plaats vervallen. Op die manier kan stroomlijning plaatsvinden, die bijdraagt aan een effectievere communicatiestrategie voor de omgeving én aan een efficiëntere communicatiestrategie voor de aanbiedende partijen.

De motie spreekt over drie functionaliteiten ten behoeve van omwonenden:

6. *real time* informatie over vliegtuigbewegingen;
7. kunnen ontvangen van waarschuwingen voor afwijkingen; en
8. eventueel het kunnen indienen van klachten.

Ten slotte is de eis dat deze functionaliteiten worden aangeboden in:

9. een applicatie voor smartphones en tablets.

Daarnaast blijft de eis bestaan dat dit leidt tot:

10. een efficiëntere communicatiestrategie.

Er wordt een stappenplan gehanteerd waarbij stap voor stap de ontwikkeling van de functionaliteiten ter hand wordt genomen. Daarbij wordt vanaf de eerste stap gezocht naar mogelijkheden om bestaande instrumenten te integreren.

Stap 1: Real-time informatie over vliegtuigbewegingen

Deze stap wordt onderverdeeld in twee deelstappen:

1a. Stroomlijnen bestaande instrumenten voor (real time) informatie vliegtuigbewegingen

Op dit moment wordt op verschillende plekken via websites relevante informatie aangeboden over vliegtuigbewegingen (Vliegverkeer InZicht, NOMOS online, Wonen bij Schiphol). Deze informatie kan in ieder geval op een effectievere manier worden aangeboden indien deze instrumenten:

- worden gepresenteerd op één plek
- worden ontdaan van diverse doublures (die ook weer net iets andere informatie geven)

- worden ontsloten voor smartphones en tablets.

Dit heeft geleid tot een keuze voor een module waarbij Vliegverkeer InZicht, NOMOS online en Wonen bij Schiphol voor de omgevingscommunicatie worden geïntegreerd in één applicatie die mobiel ontsloten wordt.

1b. Stroomlijnen en verder ontwikkelen van instrumenten voor (real time) informatie over baangebruik en toelichting daarop

Op dit moment wordt op verschillende plekken reeds relevante informatie aangeboden over het baangebruik (real-time baangebruik via LVNL-website, verslag van de dag met toelichting). Deze informatie kan op een effectievere manier worden aangeboden indien deze instrumenten:

- worden gebundeld op dezelfde plek die onder 1a is gecreëerd
- door de toelichting op het baangebruik zo 'real-time' als doenlijk te maken
- worden ontsloten door smartphones en tablets.

Deze informatie kan als zodanig niet efficiënter gemaakt worden. Wel kan – zodra een module voor deze informatievoorziening/toelichting is ontwikkeld – het verslag van de dag worden opgeheven.

Stap 1a zal niet wachten op de ontwikkeling van de 'baangebruiksmodule', maar stap 1a en stap 1b zullen in de tijd parallel uitgerold worden.

Stap 2: Geluidsweerbericht

In het convenant Hinderbeperking bij het akkoord van 2008 is de ontwikkeling van een geluidsweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een dergelijk instrument voor de voorspelling van het baangebruik in opdracht van de luchtvaartsector.

Er zal met het zetten van een eerste stap niet gewacht worden op de ontwikkeling van een instrument voor een geluidsweerbericht, maar het geluidsweerbericht zal wel later toegevoegd kunnen worden. Nu wordt eerst geconcentreerd op stap 1a en 1b.

Stap 3: Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van Bas, waarmee veel middelen van de sector gemoeid zijn. Ook het NOMOS-metnetwerk wordt door de sector onderhouden. Voor deze en eventueel andere dienstverlenende elementen is het van belang dat er een gezamenlijk eindbeeld wordt geformuleerd ten behoeve van een effectieve en efficiënte communicatie met de omgeving.

De inzet is dit vraagstuk van klachtenafhandeling / dienstverlening begin volgend jaar op te pakken nadat de stappen 1a en 1b zijn afgerond. Dit draagt eraan bij dat er spoedig tastbare resultaten worden geboekt door te concentreren op de eerste stap. Voor deze derde

afzonderlijke stap geldt dat beide geformuleerde randvoorwaarden eveneens voluit gelden: een aanpassing kan alleen plaatsvinden als deze effectiever én efficiënter is.

II. Uitvoering hinderbeperking

Microklimaten

Het convenant Hinderbeperking korte termijn (2007), het convenant Hinderbeperking middellange termijn (2008) en het advies van de Alderstafel van 2010 over het nieuwe normen- en handhavingstelsel hebben samen geleid tot de afspraak dat in totaal in zes regio's een microklimaatonderzoek zou worden uitgevoerd. Vier daarvan zijn definitief afgerond. Twee microklimaten hebben geleid tot een vervolgactie.

1. Microklimaat Leimuiden

Op 26 februari 2016 heeft het Regioforum besloten tot een experiment met de AND/ARN/LEK/LOP-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24). Vliegtuigen van KLM en partners die een vaste bochtstraal kunnen vliegen volgen een vaste bochtstraal, het overige verkeer (het niet KLM en partnerverkeer en het verkeer dat geen vaste bochtstraal kan vliegen) zal de huidige conventionele route blijven vliegen.

Het experiment beoogt, door het vliegen van een vaste bochtstraal met vliegtuigen van KLM en partners die in staat zijn een vaste bochtstraal te vliegen op de AND/ARN/LEK/LOP-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) onder meer het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden per saldo te verminderen. Met het experiment wordt onderzocht of met de routewijziging in de praktijk het effect wordt gerealiseerd dat het experiment beoogt.

Voorts wordt met het experiment onderzocht wat de operationele effecten zijn van de routeaanpassing. Het gaat hierbij om technisch-operationele uitvoerbaarheid en werkbaarheid, veiligheid, capaciteit en betrouwbaarheid.

Het experiment start op 5 januari 2017. De effecten worden gemonitord in een klankbordgroep waarin de sectorpartijen en de omgevingspartijen zitting hebben. Het experiment duurt – in verband met het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan – in totaal acht maanden. Daarna zal een evaluatierapport worden opgesteld dat na bespreking in de klankbordgroep aan het Regioforum wordt aangeboden.

2. Zuidoosthoek: Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn

Op basis van het rapport van de taskforce Zuidoosthoek hebben de regionale bestuurders en het kiescollege van het cluster Aalsmeerbaan verzocht om het verplaatsen *waypoint* EH037, te onderzoeken, zodat de verkeersstroom ten noorden van Uithoorn verder noordelijk komt te liggen. De ORS heeft besloten deze maatregel nader te onderzoeken met afgevaardigden van de regio. Dit is in maart 2016 door een werkgroep ter hand genomen. De uitvoering van het onderzoek is (tijdelijk) stilgelegd op verzoek van de gemeente Uithoorn om ruimte te hebben voor onderzoek van de gemeente zelf naar een optimalisatie van de uitvliegroutes

richting het Oosten vanaf de Aalsmeerbaan. Zodra de gemeente daartoe gereed is, zal het onderzoek worden hervat.

Jaarlijkse procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking

Door de ORS wordt het belang onderkend om zorgvuldig om te gaan met nieuwe voorstellen voor hinderbeperking. De ORS kent een vastgelegde procedure voor vertegenwoordigers van besturen en bewoners uit de Schiphol-regio voor het indienen van nieuwe voorstellen bij het secretariaat van de ORS die vervolgens worden besproken in het Regioforum.

Gedurende het jaar kunnen ORS-vertegenwoordigers nieuwe voorstellen voor hinderbeperking indienen. Eens per jaar worden de voorstellen behandeld. Voorstellen die zijn ingediend voor 15 mei van het betreffende jaar, worden in dat jaar behandeld. Het secretariaat van de ORS bereidt de behandeling van de nieuwe voorstellen voor door een quick scan uit te voeren. De quick scan betreft geen definitief waardeoordeel over de ingediende voorstellen, maar is bedoeld ter ondersteuning van de inhoudelijke discussie in de werkgroep. Voor de quick scan, en de bespreking van de quick scan, kan mogelijk een (vliegtechnisch) onderzoeksbureau worden ingeschakeld. Ieder voorstel wordt daarbij getoetst op een aantal criteria.

Monitoren vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+) en parallel starten

Het Rijk heeft de ORS opdracht gegeven tot het monitoren van de effecten van de inzet van de vaste bochtstraaltechnologie voor de Spijkerboor-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) op de omgeving. Het Rijk heeft de ORS eveneens opdracht gegeven de ontwikkelingen rondom parallel starten te blijven monitoren. Jaarlijks vindt monitoring van de ontwikkelingen plaats met terugkoppeling van de ontwikkelingen naar de belanghebbenden en beantwoording van vragen van belangstellenden. In 2017 zal dit plaatsvinden in het kader van de tweede vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken uit 2008.

Experimenten: Evaluatie en advies

De ORS heeft als wettelijke taak de verantwoordelijke bewindspersoon te adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. In 2015 heeft de ORS die rol vervuld bij het experiment met de vervroegde nachtprocedure. Voor 2017 zijn vooralsnog geen experimenten gepland, maar niet uit te sluiten is dat een dergelijk experiment aan de orde zal komen, bijvoorbeeld als alternatief in het kader van Artip2C.

Tweede vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken

In 2017 zal een korte rapportage worden opgesteld met de stand van zaken van uitvoering van de convenanten hinderbeperking, leefomgeving en selectiviteit uit 2008. Dit als een kwalitatieve update van de in 2013 uitgebrachte rapportage van de eerste vierjaarlijkse evaluatie. De kwantitatieve analyse zal in het kader van de MER worden opgeleverd.

III. Lopende operationele zaken

Advies, consultatie en informatie

Over operationele zaken wordt de ORS geïnformeerd en geconsulteerd. Hieronder staat beschreven op welke wijze hierin wordt voorzien.

Jaarlijkse gebruiksprognose

Een werkgroep van de ORS begeleidt de totstandkoming van de Gebruiksprognose en de Evaluatie van de Gebruiksprognose. De werkgroep stelt eveneens een conceptadvies op over de Gebruiksprognose. Dit conceptadvies over de Gebruiksprognose wordt voorgelegd aan het Regioforum en als advies van de ORS naar de bewindspersoon van het ministerie verzonden.

Kwartaalmonitor

Waar de Gebruiksprognose vooraf en de Evaluatie Gebruiksprognose achteraf informatie verschaffen over de uitvoering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, vormt de monitoringsrapportage de meest actuele informatiebron over de bijzonderheden voor de vliegoperatie, de weersomstandigheden, de karakteristieken van de vliegoperatie, de scores op de regels voor het baangebruik en overige relevante informatie. De sector stelt de kwartaalmonitor op ten behoeve van de ORS.

Groot baanonderhoud

Jaarlijks worden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd in samenwerking met Schiphol, in het voorjaar voor de start van grootschalig onderhoud en in het najaar over de planning van grootschalig onderhoud in het komende jaar.

Overig zaken/incidenten

In de loop van het jaar te bepalen.

IV. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling

Ruimte

In de ORS worden de landzijdige elementen besproken voor zover zij in relatie staan tot de luchtvaart. Hieronder vallen de volgende onderwerpen:

Externe veiligheid

Externe veiligheid is met name een onderwerp dat speelt rond respectievelijk de Gebruiksprognose en het LIB.

Daarnaast zal het in 2017 verwachte rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid worden gepresenteerd.

Lokale luchtkwaliteit en emissies

Voor luchtverontreiniging is een gelijkwaardigheids criterium vastgesteld dat in de Gebruiksprognose is opgenomen. In de Gebruiksprognose wordt aangetoond of het

vliegverkeer in een bepaald gebruiksjaar binnen het daarvoor gestelde gelijkwaardigheids criterium zal blijven.

Daarnaast volgen de ORS-leden de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van onderzoeken op het terrein van fijnstof en ultrafijnstof.

Luchthavenindelingsbesluit

Indien er in 2017 wijzigingen zijn in het LIB zal dat besproken worden in het Regioforum.

Leefbaarheid

Hinderbelevingsonderzoek

Conform afspraak zal het representatieve, kwantitatieve onderzoek naar de waardering van de leefomgeving in de regio Schiphol periodiek herhaald worden.² Dat onderzoek wordt begeleid door een werkgroep van de ORS waaraan vertegenwoordigers van de delegaties deelnemen en dient, voor zover mogelijk, te worden uitgevoerd volgens dezelfde uitgangspunten, zodat de onderzoeksresultaten van 2013 en 2017 met elkaar vergeleken kunnen worden. Het hinderbelevingsonderzoek is in 2016 opgezet en zal in 2017 worden uitgevoerd en gepresenteerd.

Voortgang convenant Leefomgeving/invulling en voortgang leefbaarheidsfonds

Periodiek wordt de voortgang besproken in het Regioforum. Met name bij de start van de tweede tranche is transparantie over de opzet hiervan richting het Regioforum gewenst.

Netwerkkwaliteit en economische effecten

Ontwikkeling van het netwerk van verbindingen heeft een belangrijke maatschappelijke en economische functie voor de regio en voor Nederland als geheel. Deze ontwikkeling verdient derhalve de aandacht van de Omgevingsraad. Daaraan wordt invulling gegeven door te volgen welke relevante onderzoeken op dit terrein plaatsvinden en het in staat stellen van de partijen in de Omgevingsraad om zich hierover te laten informeren. Dit kan plaatsvinden in de vorm van kennisbijeenkomsten en/of door het in samenwerking in beeld brengen van relevante (nieuwe) informatie in factsheets of brochures. Waar dat aan de orde is, kan daarbij de ontwikkeling van Lelystad Airport en Eindhoven Airport worden betrokken.

V. Kennis, informatie en communicatie

Kennisprogramma

Het doel van het kennisprogramma is tweeledig: enerzijds het vergroten van het kennisniveau van de individuele leden en anderzijds elkaar en elkaars ideeën leren kennen en ervaringen uitwisselen. Gebleken is dat dit kennisprogramma voorziet in een behoefte. Voortzetting van

² Zo is in het jaarplan 2016 van de ORS het besluit hiertoe van de leden van de plenaire vergadering van de CROS op 20 september 2013 herbevestigd.

dit programma wordt gewaardeerd. Het secretariaat zal de invulling hiervan coördineren. Thema's die op de agenda staan zijn:

- Emissies, lokale luchtkwaliteit en gezondheid.
- Werkbezoek bij één van de leden.
- Selectiviteit.
- Thema's afhankelijk van de behoefte bij de delegaties.

Website

De website www.omgevingsraadschiphol.nl is het belangrijkste kanaal voor zowel externe als interne communicatie van de ORS-partijen gezamenlijk en bevat algemene en actuele informatie van de ORS, nieuws van de ORS (of haar leden), een uitgebreid archief, informatie over de leden en een agenda.

Nieuwsbrief

De ORS zal ongeveer vier keer per jaar een nieuwsbrief sturen naar een brede groep van leden van de ORS en andere belangstellenden. Verzendlijst: ruim 500 personen.

Lespakket Schiphol

Speciaal voor leerlingen van groep 7 en 8 is door Schiphol in samenwerking met het secretariaat van de ORS (voorheen CROS) een lespakket ontwikkeld als uitwerking van het convenant hinderperking. Indien een nieuwe uitgave wordt ontwikkeld, kan door het secretariaat van de ORS medewerking worden verleend bij de update. Het secretariaat van de ORS maakt scholen attent op het lespakket en verzorgt de verzending.

Bijeenkomst brede bewonersvertegenwoordiging

Twee keer per jaar wordt een brede bewonersvertegenwoordiging georganiseerd in nauwe afstemming met de clustervertegenwoordiging van de bewoners. Tijdens deze bijeenkomst worden de kiesmannen van de bijna 100 vertegenwoordigde bewonersorganisaties in de ORS geïnformeerd over de stand van zaken van het jaarprogramma van de ORS of over een belangrijk thema uit dat jaarprogramma.

VI. Tussentijdse evaluatie

Op verzoek van leden heeft het Ministerie van IenM als bevoegd gezag toegezegd om, in het licht van het tweejarig bestaan van de Omgevingsraad en van de benoeming van de voorzitter, te zullen reflecteren op het functioneren van de Omgevingsraad. Deze tussentijdse evaluatie wordt in 2017 door het Ministerie vormgegeven in onderling overleg met de leden van de Omgevingsraad. Deze tussentijdse evaluatie loopt vooruit op de formele evaluatie als bedoeld in de Wet luchtvaart (zie hoofdstuk 3 Meerjarenperspectief).

3. Meerjarenperspectief

Voor het meerjarenperspectief van het ORS-werkprogramma zijn drie elementen richtinggevend:

1. Nationale kaders.
2. Afspraken tussen de partijen in de ORS.
3. Europeesrechtelijke ontwikkelingen.

I. Nationale kaders

Wet Luchtvaart

De ORS heeft een wettelijke status. De doelstelling is vastgelegd in artikel 8.35 van de Wet Luchtvaart:

1. De Omgevingsraad Schiphol heeft tot doel een duurzame ontwikkeling, inpassing en gebruik van de luchthaven Schiphol in zijn omgeving te bevorderen;
2. De partijen [van de Omgevingsraad] hebben als gezamenlijk uitgangspunt om door middel van overleg, consultatie en advies te zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven;
3. De Omgevingsraad Schiphol neemt bij de taakuitoefening, bedoeld in het tweede lid, het nationale luchthavenbeleid in acht dat door Onze Minister van Infrastructuur en Milieu over de luchthaven Schiphol is vastgelegd.

Daarbij is in de wet vastgelegd dat drie jaar na de inwerkingtreding van de wet aan de Tweede Kamer een verslag wordt aangeboden over de effecten van de herschikking van de Alderstafel Schiphol en de CROS in de ORS alsook de rol van de ORS in het zoeken naar een balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de leefkwaliteit rond de luchthaven.

Memorie van Toelichting

In de memorie van toelichting bij dit wetsartikel wordt aangegeven dat “de ontwikkeling van een luchthaven als Schiphol met zijn omgeving vraagt om een vrijwel voortdurende dialoog met alle belanghebbenden” en dat op twee niveaus:

- Een platform voor regionale consultatie, voor overleg tussen luchtvaartsector en omgeving over milieu- en veiligheidsaspecten van het luchtverkeer van en naar Schiphol.
- Advisering op een meer strategisch niveau over de ontwikkeling van de luchtvaart in samenhang met hinderbeperkende maatregelen en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven.

Omdat beide functies in de praktijk hun effectiviteit hebben bewezen en het daarom wenselijk is ze allebei te laten voortbestaan, is besloten ze onder te brengen in één overkoepelend platform, de ORS. De ORS kan worden gezien als de wettelijke opvolger van de CROS in aangepaste vorm. In het gewijzigde artikel 8.34 van de Wet luchtvaart is de ORS verankerd.

De taak van de ORS is opgenomen in het gewijzigde artikel 8.35 van de Wet luchtvaart. Op basis hiervan heeft de ORS tot doel een duurzame ontwikkeling, inpassing en gebruik van de luchthaven in zijn omgeving te bevorderen. De daarbij behorende meer concrete taken zijn opgenomen in het tweede lid van artikel 8.35. Het is de bedoeling dat de betrokken partijen door middel van overleg, consultatie en advies zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven. Hiermee is een voortzetting gewaarborgd van zowel de taken op het regionale vlak van de CROS als de (bovenregionale) adviesfunctie op strategisch niveau van de Alderstafel Schiphol.

Omgevingswet

In de Omgevingsraad is bij het punt van de nationale kaders tevens aandacht gevraagd voor de eventuele consequenties van de Omgevingswet voor het werkterrein van de Omgevingsraad Schiphol.

II. Afspraken tussen de partijen in de ORS

De luchthaven Schiphol is een belangrijke economische activiteit met een relatief grote invloed op de leefomgeving, zowel qua lusten als qua lasten. Die lusten en lasten zijn een gevolg van de wijze waarop de luchthaven zich ontwikkelt. Maar die lusten en lasten worden ook bepaald door de wijze waarop de omgeving zich maatschappelijk, ruimtelijk en economisch ontwikkelt ten opzichte van de luchthaven.

Vanwege dit wederzijdse belang biedt de ORS een podium waar vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies. Het doel is om langs die weg de verschillende functies te versterken en het draagvlak voor deze functies te verbreden en gezamenlijk de balans te vinden.

Het werkprogramma van de ORS is nadrukkelijk breder dan alleen het hinderbeleid. De betekenis van de hubfunctie en de selectieve ontwikkeling van de luchthaven voor het bestemmingsnetwerk en de economische ontwikkeling van de regio is een belangrijk thema. Evenzo is de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving, in zoverre dit de (toekomstige) luchthavenontwikkeling raakt, een belangrijk thema dat bespreking vraagt tussen de partijen in de ORS. Tot slot zijn informatievoorziening en kennisontwikkeling zowel tussen de leden als naar buiten toe belangrijke aandachtspunten van de ORS.

Adviestrajecten middellange termijnontwikkeling

In de volle breedte van dit werkprogramma, dat de partijen bij de instelling van de ORS overeen zijn gekomen, liggen er op het moment van het opstellen van het Jaarplan 2017 twee adviesaanvragen van het kabinet voor. Deze adviestrajecten voor de middellange termijnontwikkeling raken de invulling van de werkzaamheden van de ORS voor de komende jaren. Niet alleen in de vorm van het tot stand brengen van de gevraagde adviezen, maar ook als het gaat om het bieden van een overleginfrastructuur bij de begeleiding van de uitwerking van (onderdelen van) die adviezen. De aard van de nog te maken afspraken in het kader van

de adviestrajecten zullen dus in sterke mate bepalend zijn voor de concrete invulling van het werkprogramma van de ORS op middellange termijn. Op dit moment kan daarop in dit jaarplan voor 2017 niet vooruitgelopen worden omdat het aan de partijen is om tot een invulling te komen.

III. Europeesrechtelijke ontwikkelingen

In 2016 is de Europese verordening (nr. 598/2014) van kracht geworden waarin de *'balanced approach'* is neergelegd voor de luchthavenontwikkeling. Europese verordeningen werken rechtstreeks door in de lidstaten. Deze in de verordening voorgeschreven benadering sluit nauw aan bij de wijze waarop de ORS in de Nederlandse wetgeving een rol heeft bij het zoeken naar een balans. De invulling en het takenpakket dat in de Europese verordening gekoppeld is aan deze *'balanced approach'* zullen voor de toekomst voor de werkzaamheden van de ORS mede van invloed zijn.

In de Europese verordening worden bindende richtlijnen gegeven voor de invoering van operationele beperkingen op luchthavens ten behoeve van behoud of verbetering van de geluidskwaliteit in de omgeving. Het doel van de verordening is om de effecten van operationele beperkingen ten behoeve van geluidshinderbestrijding af te wegen tegen de negatieve effecten die deze maatregelen hebben op de capaciteit en efficiency van het luchtvaartnetwerk van de Europese Unie.

De "Evenwichtige Benadering" inzake beheersing van vliegtuiglawaai wordt gevolgd en de lidstaat ziet er op toe dat:

- 1 De doelstelling inzake geluidhinder bestrijding wordt omschreven. Dit betreft vijfjaarlijks op te stellen actieplannen
- 2 De beschikbare geluidsbeperkende maatregelen in kaart gebracht worden en de kosteneffectiviteit van deze maatregelen grondig wordt beoordeeld
- 3 De maatregelen geselecteerd worden, rekening houdend met de ontwikkelingsperspectieven van de luchthavens en met in acht name van de veiligheid
- 4 Belanghebbenden op transparante wijze over de voorgenomen acties worden geraadpleegd, de maatregelen met voldoende openbaarheid worden aangenomen, uitgevoerd en er in geschillenbeslechting wordt voorzien.

Als lidstaten aan geluid gerelateerde actie ondernemen dienen zij ervoor te zorgen dat de combinatie van de volgende maatregelen overwogen wordt om daarmee het pakket met de grootste kosteneffectiviteit te kunnen vaststellen:

- 5 De technologische ontwikkeling naar stillere vliegtuigen
- 6 Het beheersen van de ruimtelijke ordening, met name de ontwikkeling van woonbebouwing, rond de luchthaven

- 7 De mogelijkheid om met operationele procedures, zoals start- en landingsprocedures en routing de geluidhinder te beheersen.

Eerst nadat bovenstaande maatregelen in overweging zijn genomen, kan worden overgegaan naar:

- 8 Exploitatiebeperkingen. Hieronder wordt verstaan een geluid gerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven beperkt. Hieronder vallen bijvoorbeeld beperkingen van gebruik van bepaalde start- en landingsbanen voor bepaalde perioden van de dag.

De bevoegde instanties dienen er verder op toe te zien dat de geluidssituatie rond de luchthaven en de maatregelpakketten als volgt in kaart gebracht worden:

1. De huidige geluidssituatie, de milieudoelstelling, aantallen gehinderden en blootgestelden (conform EU 2002/49) beschreven is, inclusief een beschrijving van de bestaande en geplande maatregelen op het vlak van:
2. Een prognose in geval er geen nieuwe maatregelen genomen worden
3. Een beschrijving van de aanvullende maatregelen:
 - Toelichting op de keuze daarvan, inclusief de kosteneffectiviteit en effecten op de omgeving en rangschikking naar algemene doeltreffendheid
 - Een overzicht van mogelijke milieu- en mededingingseffecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en belanghebbende partijen.

Als uit de bovenstaande evaluatie blijkt dat er exploitatiebeperkingen nodig zijn dan zien de bevoegde instanties op toe dat:

1. De bijdrage van elk type maatregel conform de bovenstaande aanpak compleet in kaart is gebracht alvorens exploitatiebeperkingen op te leggen
2. In een technische samenwerking tussen luchthaven exploitant, luchtvaartmaatschappijen en verkeersleiding onderzocht is met welke (exploitatie beperkende) maatregelen geluid beperkt kan worden. Deze informatie wordt gedeeld met omwonenden en lokale autoriteiten
3. De kosteneffectiviteit van de maatregelen onderzocht is.
4. Een raadplegingsproces wordt georganiseerd met minstens de volgende belanghebbende partijen:
 - a. lokale bewoners
 - b. vertegenwoordigers van lokale ondernemingen
 - c. exploitant van de luchthaven

- d. vertegenwoordigers van de door de maatregel getroffen luchtvaartmaatschappijen
- e. de luchtverkeersleiding
- f. netwerkbeheerder en slot coördinator.

In 2017 zal in overleg met het bevoegde gezag verder worden geïnventariseerd op welke wijze de doorwerking van deze verordening van betekenis is voor het functioneren van de Omgevingsraad. Dit zal worden vastgelegd in een notitie die aan de leden van de Omgevingsraad wordt voorgelegd.

4. Algemene overlegstructuur

College van Advies

Ieder kwartaal.

Regioforum

Ieder kwartaal.

Delegatieoverleg

Regulier iedere twee weken indien de inhoudelijke agendering van onderwerpen daar aanleiding toe geeft.

Overig

Werkgroepen, bilaterale overleggen, etc.