



## JAARVERSLAG 2017

Omgevingsraad Schiphol

[info@omgevingsraadschiphol.nl](mailto:info@omgevingsraadschiphol.nl)



## Inhoudsopgave

1. <i>Organisatie</i> .....	3
2. <i>Nationale regelgeving en beleid</i> .....	5
3. <i>Hinderbeperking</i> .....	7
4. <i>Lopende operationele zaken</i> .....	10
5. <i>Ruimte en Leefomgeving</i> .....	11
6. <i>Communicatie en informatie</i> .....	14

## Voorwoord

Voor u ligt het derde 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 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 geïnstalleerd. De Omgevingsraad 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 vorm. Met diezelfde gezamenlijke inspanning is ook inhoud gegeven aan de Omgevingsraad 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 in 2017.

Intussen gaat de Omgevingsraad door en wordt in het bijzonder gewerkt aan de twee adviesaanvragen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (voorheen Infrastructuur en Milieu) over respectievelijk een toekomstbestendig normen- en handhavingstelsel en het vraagstuk wonen en vliegen. U kunt ons voor actuele informatie volgen via de website [www.omgevingsraadschiphol.nl](http://www.omgevingsraadschiphol.nl).

## 1. Organisatie

### Leden

Het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol was in 2017 samengesteld uit 16 leden, het Regioforum uit 30 leden.

Samen vertegenwoordigden zij de luchtvaartsector (Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM en overige carriers), het Rijk, 4 provincies, 31 gemeenten, 96 bewonersgroepen, de milieubeweging en het bedrijfsleven.

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

- Op 26 oktober 2017 is het kabinet Rutte III beëdigd. Mevrouw C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga is sindsdien de verantwoordelijke minister voor de burgerluchtvaart in Nederland.
- In de delegatie van het Rijk is de heer R. Klein-Veldink in juni opgevolgd door de heer J. Stremmer.
- In de bestuurlijke delegatie van het Regioforum is de gemeente Velsen, met wethouder F. Bal als vertegenwoordiger, als nieuw lid tot de Omgevingsraad toegetreden. Verder is wethouder K. Ollongren van de gemeente Amsterdam in november opgevolgd door wethouder U. Kock. Tot slot is wethouder D. Emmer van de gemeente Zaanstad in september opgevolgd door wethouder S. Munnikendam.
- Per 1 januari 2017 is bewonersvertegenwoordiger E. Haverkort opgevolgd door de heer J. Kroon als bewonersvertegenwoordiger van Polderbaan binnengebied. Hij is 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*. Deze raad van toezicht is per 1 november 2016 benoemd en bestaat uit: 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 driemaal bijeen: Op 9 mei, op 12 juli en op 28 november.

### Staf

Het secretariaat van de Omgevingsraad kende in het verslagjaar een omvang van 4,3 fte en wordt gevormd door een secretaris, drie beleidsmedewerkers en een officemanager. De heer M. Zandstra is per april aangetrokken als nieuwe beleidsmedewerker.

### Vergaderingen

Het College van Advies kwam in 2017 viermaal bijeen: op 28 februari, 23 mei, 7 juli, en op 3 november. Het Regioforum kwam in 2017 viermaal bijeen: op 3 maart, 2 juni, 29 september en 1 december.

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

## Adviezen

In het verslagjaar 2017 zijn drie formele adviezen uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Op 24 april 2017 heeft de Omgevingsraad advies uitgebracht over de vaststelling van een maximum aantal nachtvluchten voor het gebruiksjaar 2018, conform art. 8.23a Wet luchtvaart. Hierin is positief geadviseerd over het invoeren van een ministeriële regeling voor het limiteren van het aantal nachtvluchten.

Op 12 juni 2017 heeft de Omgevingsraad aangegeven dat het, in afwachting van een definitieve oplossing voor het buiten gebruik stellen van de verkorte nachtroute naar de Polderbaan (ARTIP2C), aan het Ministerie is om een besluit te nemen over een mogelijke alternatieve tijdelijke oplossing.

Op 24 oktober 2017 heeft de Omgevingsraad geadviseerd over de Gebruiksprognose 2018. In het advies constateert de Omgevingsraad dat aan de eisen van een transparante informatievoorziening is voldaan. Aanvullend op het advies wordt aandacht gevraagd voor de brief van Schiphol van 24 juli 2017, waarin melding wordt gemaakt van een dreigende overschrijding van grenswaarden op een aantal handhavingpunten (van het oude normen- en handhavingstelsel). Opnieuw wordt verzocht hier niet op te handhaven, maar het verkeer af te handelen in lijn met de regels van het nieuwe stelsel. Deze situatie van anticiperend handhaven duurt inmiddels sinds de start van het experiment met het nieuwe stelsel in 2010.

De regels van het nieuwe stelsel zijn nog niet in formele wet- en regelgeving vastgelegd. Partijen uit de delegaties die de omgeving vertegenwoordigen hebben, naar aanleiding hiervan, aandacht gevraagd voor het toenemende knelpunt van het handavings- dan wel rechtvacuüm dat optreedt tussen het oude en het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Aan de Omgevingsraad zijn in 2016 twee adviesaanvragen voorgelegd die door het College van Advies behandeld worden. In december 2017 heeft de Minister van IenW aangegeven dat het nieuwe kabinet de twee adviesaanvragen overneemt. De voor de adviesaanvragen benodigde feitenbasis, waaronder de MER-berekeningen van de effecten van het nieuwe geluidsstelsel met geactualiseerde rekenvoorschriften, wordt in 2018 verwacht, waarna de Omgevingsraad tot advisering zal overgaan.

## 2. Nationale regelgeving en beleid

### Implementatie nieuw normen- en handhavingstelsel

#### ***Milieueffectrapportage***

Op 8 oktober 2013 heeft het kabinet het advies van de Alderstafel over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol overgenomen. Momenteel wordt dit advies in regelgeving omgezet. Een belangrijke stap die in dit verband wordt gezet, is het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) ter onderbouwing van het LVB. Schiphol, de exploitant, is de initiatiefnemer van de m.e.r.

Op 25 augustus 2016 heeft de Commissie voor de m.e.r. (Commissie m.e.r.) in een tussentijds advies – gericht op de plausibiliteit van de effectberekeningen voor de start- en landingsprocedures – aangekaart dat voor de berekening van de effecten van NADP2 en CDA's nieuwere rekenvoorschriften voorhanden zijn. Hierop is door het bevoegde gezag besloten dat het op Europees niveau afgesproken rekenmodel 'Doc29, versie 4' eerder dan gepland voor Schiphol diende te worden geïmplementeerd en dat alle geluidseffecten van de m.e.r. hiermee opnieuw berekend dienden te worden. Doc29 is een geharmoniseerd model voor de berekening van de geluidbelasting van vliegtuigen en ontwikkeld door de Europese Civil Aviation Conference, bestaande uit 44 Europese lidstaten. Op 7 juli 2017 heeft het College van Advies ingestemd met de uitwerking van Doc29 voor Schiphol.

Met het uitgewerkte rekenmodel heeft de sector begin oktober vervolgens de conceptresultaten van de nieuwe en aanvullende berekeningen van de m.e.r. gepresenteerd in het delegatieoverleg. Op 17 oktober 2017 heeft het ministerie de Omgevingsraad geïnformeerd dat de nieuwe modellering en de extra vereiste zorgvuldigheid bij berekeningen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol haar ertoe noodzaken als bevoegd gezag eerst zelf te kunnen beoordelen hoe de berekeningsuitkomsten met het nieuwe model (Doc29) zich verhouden tot eerder gepresenteerde uitkomsten die met het formeel vigerende rekenmodel zijn uitgevoerd (Nederlands Rekenmodel). De voor de m.e.r.-berekeningen gebruikte groeiscenario's en gehanteerde uitgangspunten spelen hierin eveneens een belangrijke rol.

Als opdrachtgever van de Omgevingsraad en ontvanger van het advies van de Omgevingsraad hecht het bevoegd gezag eraan dat de Omgevingsraad beschikt over een correcte feitenbasis over de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol. Voordat Schiphol als initiatiefnemer de berekeningen presenteert zal het bevoegd gezag daarom eerst beoordelen of de m.e.r. aan de gestelde eisen voldoet. Zodra dat is vastgesteld zal de Minister de Omgevingsraad informeren en Schiphol verzoeken de effectberekeningen in het overleg te presenteren zodat het adviestraject vervolgd kan worden. Begin 2018 heeft het ministerie aangekondigd een peer review te laten uitvoeren op de m.e.r. Daarnaast zal de Commissie m.e.r. een advies uitbrengen over de m.e.r.

### Adviesaanvragen

#### ***Adviesaanvraag toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel***

Op 14 maart 2016 heeft het Rijk de Omgevingsraad advies gevraagd over 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.

In december 2017 heeft de Minister van IenW aangegeven dat het nieuwe kabinet de twee adviesaanvragen overneemt.

### ***Adviesaanvraag wonen en vliegen op middellange termijn***

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***

Het College van Advies heeft op 29 november 2016 het plan van aanpak voor de uitwerking van de twee adviezen, inclusief tijdsplanning, in het College van Advies vastgesteld. Bij de uitwerking van de planning is in het plan van aanpak onder meer uitgegaan van:

- a. Het totaalbeeld van de geluidsberekeningen in maart 2017 zouden kunnen worden voorgelegd voor bespreking conform de opgave van het departement als bevoegd gezag en Schiphol als initiatiefnemer van de milieueffectrapportage.
- b. Parallel aan deze periode van drie maanden konden de visie en positiebepaling van partijen besproken worden, op basis van een uitwerking door de afzonderlijke delegaties.
- c. Na de oplevering van de feitenbasis en de visies van partijen zijn nog twee maanden nodig om tot een gemeenschappelijk ORS-advies te komen.

Zoals hierboven reeds is beschreven is in de oplevering van de m.e.r. wegens de gewenste zorgvuldigheid en correctheid een vertraging opgetreden. De planning uit het plan van aanpak is daardoor evenredig vertraagd. De voorzitter heeft voorts vastgesteld, en het Ministerie daarover bericht op 13 juli 2017, dat het voor de visievorming en de positiebepaling van enkele delegaties noodzakelijk is dat de feitenbasis die de m.e.r. biedt wordt aangevuld met twee extra elementen:

- Een analyse van de luchtruimcapaciteit.
- Een integrale veiligheidsstudie, naar aanleiding van het rapport ‘Veiligheid vliegverkeer Schiphol’ dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid op 6 april heeft gepubliceerd.



De volgende uitgangspunten voor de advisering blijven hierbij onverkort van kracht:

1. De afspraken uit de Aldersakkoorden staan;
2. Kabinetsbesluit d.d. 1 april 2016 'wonen en vliegen' voor de korte termijn staat;
3. Commitment om in ORS-verband gezamenlijk tot gedragen voorstellen voor de periode tot en met 2030 te komen gegeven de voorliggende adviesvragen;
4. Er is behoefte en bereidheid uitgesproken om een verbrede scope te hanteren bij het zoeken naar gezamenlijke oplossingen.

### Dwars- en staartwindlimieten

In 2016 heeft een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van alle geledingen van de Omgevingsraad geanalyseerd of de limieten en criteria voor dwars- en staartwind verhoogd kunnen worden. Aangezien het element 'veiligheid' een belangrijke rol speelt in dit dossier, zijn de kaders van de behandeling hiervan gegeven door het Rijk als bevoegd gezag. Afronding van de bespreking zal plaatsvinden, na standpuntbepaling door het bevoegd gezag.

## 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 vormgegeven en zijn alle microklimaten, behalve microklimaat Leimuideren, afgerond. Hieronder wordt de voortgang van dit laatste microklimaat in het afgelopen jaar toegelicht.

#### **Microklimaat Leimuideren**

Na besluitvorming van het Regioforum 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 waardoor de uitwaaiing van vliegverkeer vanaf de Kaagbaan richting Leimuideren wordt beperkt.

Er is een klankbordgroep ingesteld die de effecten van het experiment met de aangepaste vliegroute nauwlettend monitort. Aan de klankbordgroep nemen de bewonersvertegenwoordigers uit Rijsenhout, Nieuw-Vennep, Leimuideren, Burgerveen en Kudelstaart, de ambtelijke ondersteuners van gemeente Haarlemmermeer, Kaag en Braassem, Aalsmeer en provincie Zuid-Holland en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en het Rijk deel.

In de bijeenkomsten van de klankbordgroep zijn onder andere de participatiegraad, geluidmetingen, klachtenanalyse, het te hanteren rekenmodel en de periode van groot baanonderhoud aan de Kaagbaan aan de orde geweest.

De resultaten van het onderzoek in het kader van het microklimaat Leimuideren zijn op 1 december 2017 voorgelegd aan het Regioforum. Het experiment laat zien dat de introductie van de vaste bochtstraal voldoet aan de vooraf meegegeven randvoorwaarden. De resultaten van het experiment zijn in lijn met – en op sommige punten beter dan – de geprognosticeerde effecten op basis waarvan het Regioforum op 26 februari 2016 het besluit heeft genomen tot uitvoering van het experiment. De vaste bochtstraal levert per saldo een afname van aantal ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden op. Getoetst is of het beeld uit de berekeningen in lijn is met de gemeten waarden. Dat blijkt het geval. Op



basis van het vooronderzoek mag verwacht worden dat van een verhoging van de participatiegraad een nog groter (positief) effect per saldo op het aantal ernstig gehinderden zal uitgaan, maar ook leidt tot een verzwarende van de overlast in de gebieden waar de negatieve impact van het experiment waar te nemen valt.

Na bespreking in het Regioforum is vastgesteld dat het experiment met zes maanden wordt verlengd om meer inzicht te verwerven in de mogelijke hinderbeleving in de betrokken omgeving. Hiertoe zal in 2018 een overleg worden ingepland over de rol van een hinderbelevingsonderzoek.

### 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. De gemeente Uithoorn heeft het College van Advies verzocht om het vervolgonderzoek op te schorten om eerst zelf in de regio de heropening van een door de regio in 2012 afgesloten onderzoek te verkennen. Redenen hiervoor zijn dat naar de mening van de gemeente cruciale omstandigheden zijn veranderd, zoals de verschuiving in baangebruik en wijzigingen in aantallen gehinderden, nu en in de toekomst, die een serieuze heroverweging rechtvaardigen. Het College heeft het verzoek van de gemeente Uithoorn op 8 april 2016 gehonoreerd. De gemeente Uithoorn heeft het College van Advies toegezegd de resultaten van het eigen onderzoek allereerst te rapporteren aan de Omgevingsraad Schiphol.

### Jaarlijkse procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking

Volgens de door het Regioforum vastgestelde procedure voor nieuwe voorstellen hinderbeperking kunnen één of meerdere clustervertegenwoordigers – namens regionale bestuurders of bewoners – nieuwe voorstellen voor hinderbeperking indienen. Op de deadline van 15 mei 2017 waren drie voorstellen ingediend:

1. Baanonderhoud in de nacht

*Ingediend door: M. Döpp, clustervertegenwoordiger Buitenvelderbaan binnengebied.*

In het voorstel wordt verzocht de hinderbeperkende effecten te onderzoeken van het uitsluitend uitvoeren van het onderhoud (groot, jaarlijks of klein) in de nacht, het voorkomen van baanonderhoud aan meerdere banen tegelijk, het gebruik van alternatieve uitvliegroutes indien minder gebruikelijke banen worden ingezet in de nacht en het opstellen van een preferentietabel bij onderhoud in de nacht.

2. Betere apparatuur en procedures LVNL

*Ingediend door: L. Barse, clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied*

In het voorstel wordt verzocht te onderzoeken of hinder beperkt kan worden door betere apparatuur en procedures bij LVNL. Specifiek gaat het om de beperking van hinder als gevolg van de aanpassing van de weerslimieten door LVNL.

3. Isolatieproject

*Ingediend door: L. Barse, clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied*

In het voorstel wordt verzocht tot een algemeen isolatieproject voor de woningen in het gebied tussen de 40Ke contour (gebruikt voor GIS3) en de 58dB(A) contour.

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 2 juni 2017 besloten een quick scan van het voorstel van de heer Döpp over baanonderhoud in de nacht uit te voeren. De andere twee voorstellen zijn door het Regioforum opgevat als vragen aan de betreffende instanties en zodoende schriftelijk beantwoord door respectievelijk LVNL en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het Regioforum zal het voorstel van de heer Döpp in 2018 behandelen.

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

Conform afspraak rapporteert de Omgevingsraad over de effecten van de vaste bochtstraal op de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) en parallel starten op de Polderbaan (36L) en de Zwanenburgbaan (36C).

#### Vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+)

Het aandeel van het verkeer dat op de Spijkerboorroute de vaste bochtstraal vliegt is toegenomen van 53% naar 71% in de afgelopen drie jaar. Het in het Jaarverslag Alderstafel 2014 gerapporteerde, positieve, effect van de vaste bochtstraal is constant gebleven met per saldo één ernstige gehinderde minder ten opzichte van 2014.

#### Parallel starten

Wat betreft parallel starten is een analyse uitgevoerd van het aandeel parallelle starts ten opzichte van het totaal aantal starts, het aandeel parallelle starts tijdens een startpiek en het aandeel parallelle starts tijdens een startpiek bij noordenwind en maximaal 15 knopen dwarswind. Deze analyse is uitgevoerd voor de gebruiksjaren 2015 tot en met 2017 per zichtconditie. Deze analyse laat voor alle drie de onderdelen een stijgende lijn zien van het aandeel parallelle starts, zowel absoluut als procentueel, bij goed zicht.

Het aandeel parallelle starts op het totaal aantal starts is gestegen van 10,9% in gebruiksjaar 2015 naar 14,9% in gebruiksjaar 2017. Het aandeel parallelle starts tijdens ene startpiek is van 20,1% in 2015 naar 24,0% gestegen in 2017. Het aandeel parallelle starts tijdens een startpiek, bij noordenwind en maximaal 15 knopen is gestegen van 40,7% in 2015 naar 59,2% in 2017. Bij marginaal zicht is er vanwege veiligheidsredenen slechts in zeer geringe mate sprake van parallel starten, bij beperkt zicht in het geheel niet.

### 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 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.

Op basis van die analyse heeft het Regioforum geconcludeerd dat er voor de Omgevingsraad Schiphol voor dit onderwerp geen rol meer is weggelegd. De gemeente Haarlemmermeer en Schiphol hebben

in het licht van hun rol in de integrale gebiedsontwikkeling aangegeven dat zij open blijven staan voor het zoeken naar oplossingen.

## 4. Lopende operationele zaken

### Gebruiksprognose 2018

De Gebruiksprognose 2018 beschrijft onder meer het verwachte baan- en routegebruik en toetst of het verwachte vliegverkeer kan worden afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. De Omgevingsraad adviseert over de jaarlijkse Gebruiksprognose van Schiphol conform de in 2016 door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen wijziging van de Wet Luchtvaart. Voorafgaand aan een gebruiksjaar wordt de Gebruiksprognose opgesteld door de exploitant van de luchthaven en voor advies voorgelegd aan de Omgevingsraad. De Omgevingsraad adviseert vervolgens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, eveneens voorafgaand aan het gebruiksjaar.

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 2018 is in 2017 behandeld in een werkgroep besproken met vertegenwoordigers van de delegaties. Op 29 september 2017 is de Gebruiksprognose 2018 gepresenteerd in het Regioforum, waarna de Omgevingsraad op 24 oktober 2017 advies heeft uitgebracht. In het advies constateert de Omgevingsraad 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: het toenemende knelpunt van het handavings- c.q. rechtsbeschermingsvacuüm dat optreedt tussen het oude en het nieuwe normen- en handhavingstelsel, zoals eerder in dit verslag beschreven bij de alinea over handavingpunten bij de implementatie van het NNHS.

### ***Baanonderhoud***

Op 27 november 2017 vond op uitnodiging van Schiphol een informatiesessie plaats over de planning van het baanonderhoud in 2018. De planning baanonderhoud 2018 is online gepubliceerd op zowel de website van de Omgevingsraad als van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas).

### ***Kwartaalmonitor***

De sector heeft ieder kwartaal van het gebruiksjaar 2017 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. Deze kwartaalrapportages zijn gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.

## Overige operationele zaken

### **Nachtroute Polderbaan**

Op 28 mei 2015 is de verkorte nachtroute (ARTIP2C) naar de Polderbaan, omwille van veiligheidsredenen, buiten gebruik gesteld in afwachting van een systeemaanpassing die nog meerdere jaren op zich zal laten wachten. In afwachting van de definitieve oplossing heeft LVNL namens de sector op 27 maart 2017 een voorstel geformuleerd voor een tijdelijk alternatief. Gegeven de aard van de te nemen maatregelen is er geen sprake van een wettelijk vereiste instemming of adviesplicht van de Omgevingsraad.

Op 10 april 2017 heeft KLM schriftelijk de LVNL geïnformeerd dat minimaal 85% van de nachtnaderingen op de Polderbaan in het tijdelijk alternatief middels CDA uitgevoerd zou kunnen worden. Bij omgevingspartijen blijft echter het bezwaar bestaan dat er sprake is van een verplaatsing van overlast. Op 16 maart 2017 heeft de voorzitter van de BRS de ORS per brief geïnformeerd het tijdelijk alternatief van de hand te wijzen, omdat afgestapt zou worden van voorgeschreven smalle aanvliegroutes en voorgeschreven CDA-naderingen en omdat de maatregel niet op unanieme steun kon rekenen binnen de Omgevingsraad.

Met respect voor ieders taken en verantwoordelijkheden heeft de voorzitter van de Omgevingsraad daarom op 12 juni 2017 aan de Staatssecretaris aanbevolen om bij haar overwegingen bij het treffen van maatregelen al het nodige te doen om een structurele oplossing te bevorderen en, mocht er overgegaan worden tot de voorgestelde tijdelijke maatregel, de effecten in de omgeving daarvan zorgvuldig te monitoren en te rapporteren aan de Omgevingsraad. Daarbij is met name om aandacht gevraagd voor het gebied ten oosten van de Polderbaan dat eerst met een vaste route werd overvlogen. Daarnaast is aandacht gevraagd voor het gebied nabij Castricum waar het aantal vliegbewegingen sterk wordt gereduceerd, maar waar de vaste route wordt losgelaten.

De voorzitter van de bewonersdelegatie heeft hierop namens de regionale bewonersdelegatie op 23 juni 2017 nog een brief verzonden aan het departement waarin hun bezwaar tegen het afstappen van een verplichte CDA-nadering nogmaals onder de aandacht wordt gebracht.

## 5. Ruimte en Leefomgeving

### Ruimte

Reeds in het advies van de Alderstafel Schiphol van 23 juni 2014 is een spoedig beraad gewenst geacht om tot een voorstel te komen hoe in de toekomst met name in het buitengebied met hinderbeperking in relatie tot de woningbouwopgave moet worden omgegaan. Op 13 september 2016 is hieromtrent advies gevraagd aan de Omgevingsraad. In het plan van aanpak voor het adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030 van 29 november 2016 is aangegeven op welke wijze op dit punt tot advisering zal worden gekomen.

Verder is op 16 oktober 2017 de Tweede Kamer geïnformeerd over de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol met daarin aanpassing van het regime van ruimtelijke beperkingen in de regio.

### 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 Waterstaat hebben ieder € 10 miljoen toegezegd voor een tweede tranche van het werk van de Stichting. Sinds oktober 2016 kunnen individueel gedupeerden aanvragen indienen, in 2017 is de tweede tranche voor de gebiedsgerichte projecten gestart.

De tweede tranche is periodiek besproken in het Regioforum. Op 3 maart 2017 heeft de bewonersdelegatie in het Regioforum gemeld teleurgesteld te zijn over de uiteindelijk door de Stichting voorgestelde invulling van de samenwerking tussen de Stichting en de ORS-bewonersdelegatie. Op 1 december 2017 heeft de bewonersvertegenwoordiging in het Regioforum aangegeven dat zij zich nog steeds te weinig betrokken voelt bij de door de Stichting gemaakte keuzes voor de projecten waaraan een bijdrage wordt geleverd.

In dezelfde vergadering van het Regioforum heeft de voorzitter van de ORS aangegeven dat de intentie altijd is geweest om de bewoners te betrekken, maar dat dit *de jure* niet is geregeld in de formele structuur van de Stichting. Vanuit zijn rol zal hij steeds blijven aandringen dat er een bereidheid moet zijn vanuit om dit tot een oplossing te brengen. Er lijken daarvoor kansen en mogelijkheden te zijn, getuige de brief van de Stichting van 9 mei 2017 aan de bewonersdelegatie en de eerdere positieve geluiden vanuit de bewonersdelegatie over besprekingen met de Stichting.

### 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 maart 2016 heeft het RIVM een verkennend onderzoek afgerond naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof rondom Schiphol. Het RIVM heeft in navolging van dat onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een plan van aanpak gepubliceerd voor een integraal, meerjarig onderzoeksprogramma naar de mate waarin blootstelling aan ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten van omwonenden van Schiphol. Binnen dit onderzoek zal ook worden gekeken naar de effecten van ultrafijnstof van de luchtvaart ten opzichte van ultrafijnstof uit andere bronnen. Het onderzoeksprogramma zal bestaan uit vier modules:

1. Onderzoek naar de langetermijnconcentraties ultrafijnstof van de luchtvaart in de omgeving van Schiphol.
2. Onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van luchtvaart.
3. Onderzoek naar gezondheidseffecten van kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijnstof.
4. Een module waarbinnen bovenstaande activiteiten worden geïntegreerd.

Het RIVM zal tussentijds de resultaten van het onderzoek bij de ORS presenteren. Daarnaast kan de ORS kennismaken van een jaarlijks voortgangsverslag van het RIVM.



Het beoogde onderzoeksprogramma zal 4,5 jaar duren, waarbij eind 2018 het onderzoek naar de lange termijn-concentraties ultrafijnstof van de luchtvaart in de omgeving van Schiphol (module 1) zal worden afgerond. Daarna zullen respectievelijk medio 2019 module 3, begin 2021 module 2 en medio 2021 module 4 ook worden afgerond.

### 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 2017 heeft het veldwerkonderzoek middels telefonische interviews plaatsgehad, waarbij ruim 1.000 omwonenden in de omgeving zijn bevroegd over (de tevredenheid) van hun woonomgeving, beleving van geluidbronnen en eventuele hinder door vliegtuiggeluid. Uit het onderzoek bleek dat de ondervonden hinder als gevolg van vliegtuiggeluid in de regio Schiphol, vergeleken met vier jaar eerder, niet wezenlijk is veranderd. In januari 2013 gaf 16% van de respondenten aan ernstige hinder te ondervinden en in januari 2017 was dat 14%. Ongeveer 92% van het binnengebied dat omhuld wordt door de wettelijke 48 dB(A) Lden-contour is in meer of mindere mate tevreden over de woonomgeving, in 2013 was dat 93%.

Van de omwonenden van Schiphol vindt 34% dat de vlieghinder in de afgelopen periode is toegenomen, 8% is van mening dat het is afgenomen en 53% meent dat het gelijk is gebleven. Verder verwacht 28% dat de geluidsoverlast door vliegtuigen in de komende 12 maanden zal toenemen, terwijl 3% verwacht dat het zal afnemen en 58% verwacht dat dit gelijk zal blijven.

Ook blijkt uit het onderzoek dat de ervaren hinder door vliegtuiggeluid afneemt naarmate de afstand tot de luchthaven toeneemt. Buiten de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden is de ernstige hinder als gevolg van vliegtuiggeluid kleiner (3%) dan binnen de wettelijke contour (14%). In het gebied binnen de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden voor het zogenoemde buitengebied is vliegtuiggeluid, in vergelijking met geluidbronnen als wegverkeer en bouwactiviteiten, de dominante bron van hinder. In het zogenoemde binnengebied – het gebied dichtbij de luchthaven binnen de wettelijke contour van 58 dB(A) Lden – ervaart 36% van de omwonenden ernstige hinder. Ernstige slaapverstoring treedt op bij 4% van de inwoners in het gebied binnen de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden, terwijl dit het geval is bij 14% in het binnengebied van 58 dB(A) Lden en bij 1% in het gebied buiten de wettelijke contour.

De voorganger van de ORS, de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) had in 2013 een bekendheid van 7%. De ORS heeft een bekendheid van 21% bij omwonenden.

Daarnaast zijn in de Omgevingsraad de resultaten gepresenteerd van het focusgroeponderzoek dat onder jongeren levende opvattingen over Schiphol in de omgeving in beeld heeft gebracht. In totaal hebben 24 jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 25 jaar uit de Schipholregio meegewerkt aan het focusgroep onderzoek. De jongeren zijn gevraagd na te denken en te discussiëren over hun eigen toekomst, hoe zij Schiphol zien, hoe zij hun omgeving zien en hoe zij de huidige en toekomstige relatie tussen Schiphol en de omgeving zien.

Jongeren identificeren zelf veelal de thema's die reeds binnen de Omgevingsraad Schiphol geagendeerd zijn, zoals geluidsoverlast en de ontwikkeling van Schiphol. Zij besteden ook veel aandacht aan thema's als duurzaamheid, de multimodale knooppuntfunctie, de bereikbaarheid en de omgeving van Schiphol. Een compilatie van het beeldmateriaal dat de jongeren over hun opvattingen hebben opgeleverd staat op de website.

### **Gevoeligheidsanalyse**

Naar aanleiding van de resultaten van het kwantitatieve hinderbelevingsonderzoek heeft het Regioforum op 2 juni 2017 besloten tot een gevoeligheidsanalyse. Het doel van de gevoeligheidsanalyse was te achterhalen of de veldwerkperiode van invloed is op de mate waarin in het werkingsgebied van de Omgevingsraad Schiphol de hinder beleefd wordt door omwonenden.

De gevoeligheidsanalyse maakt duidelijk dat de periode in het jaar van invloed is op de mate waarin hinder beleefd wordt. Dit geldt zowel voor hinder door vliegverkeer als voor hinder door andere bronnen en zowel voor de groep ernstig gehinderden als voor de groep niet-ernstig gehinderden.

Op 1 december 2017 heeft het Regioforum geconcludeerd dat het van belang is dat beschikt kan worden over een objectieve peiling van hinderbeleving in de omgeving van Schiphol die periodiek op een vergelijkbare wijze herhaald wordt zodat ook ontwikkelingen in de hinderbeleving in beeld komen. Aangezien daar niet elders in voorzien is, ligt hier een taak voor de Omgevingsraad.

In 2018 wordt de opzet van een belevingsonderzoek dat gelijkelijk over een jaar wordt uitgevoerd nader uitgewerkt. Hierbij worden elementen als baanonderhoud, slimme koppelingen met andere databases en de omvang van de steekproef besproken. Daarbij zal het RIVM worden uitgenodigd om ten behoeve van de advisering over de methodologische uitwerking.

## 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 2017 meer dan 30 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.

Top 5 nieuwsberichten	
1	Hinderbelevingsonderzoek Schiphol
2	Advies Omgevingsraad Nachtvluchten
3	Kennissessie Gezondheidseffecten van Geluidhinder
4	Rondetafelgesprek Selectiviteitsbeleid en Algemeen Overleg Luchtvaart



### **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.

### Digitale nieuwsbrief en sociale media

In 2017 zijn er 4 digitale nieuwsbrieven verstuurd (januari, juni, oktober en december) aan ongeveer 650 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 2017 opende gemiddeld 65% 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.

### 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 leerlingentaarten met opdrachten. In aanvulling op het lespakket is door Schiphol een speciale website ingericht, [www.schipholjunior.nl](http://www.schipholjunior.nl), met aanvullende informatie, extra opdrachten en leuke spelletjes. In 2017 is gestart met de verspreiding van de 4<sup>de</sup> druk van het lespakket. Er zijn in 2017 ruim 988 lespakketten verzonden aan basisscholen, met name in de omgeving van Schiphol.

### Kennisprogramma

In 2017 is opnieuw ingezet op de overdracht aan kennis, gegeven de positieve ervaringen hiermee in 2015 en 2016. 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 plaatsvervangers. Hieronder een overzicht van de bijeenkomsten in 2017.

29 mei 2017	Luchthavenkeuze en vlieggeneigdheid (Regioforumleden)
15 juni / 6 juli 2017	Metten en Rekenen, deel 1 & 2 (medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
3 juli 2017	Gezondheidseffecten van Geluidhinder (Regioforumleden)
29 september 2017	Presentatie KLM Mainport Strategie (Regioforumleden)
3 oktober 2017	Kiesmannenbijeenkomst (Kiesmannen ORS)
27 november 2017	Baanonderhoud 2018, toelichting en planning door Schiphol (Regioforumleden)

### Stroomlijning informatievoorziening

In het Regioforum van 30 september 2016 is door het Regioforum een stappenplan voor de aanpak van de stroomlijning van de informatievoorziening en dienstverlening vastgesteld. Dit stappenplan

biedt de uitgangspunten voor de uitvoering door de ingestelde Taskforce. Bij dit stappenplan is uitgegaan van de door de Tweede Kamer aanvaarde motie over een “moderne, transparante en proactieve informatievoorziening” ten behoeve van de omwonenden. Als uitgangspunt van het proces tot stroomlijning van de informatievoorziening en dienstverlening geldt 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.

Met de lancering van de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol op 8 januari 2018 is invulling gegeven aan de eerste stap van het stappenplan. De eerste stap is het integreren van de informatie van de websites Vliegverkeer InZicht en Wonen bij Schiphol in één applicatie die ook mobiel te raadplegen is. Op deze manier wordt de bestaande informatie gepresenteerd op één plek, ontdaan van diverse *doublures* en tevens ontsloten voor smartphones en tablets. De functionaliteiten van de websites Vliegverkeer Inzicht en Wonen bij Schiphol zijn in 2017 succesvol geïntegreerd in de applicatie OmgevingsInfoSchiphol. De functionaliteiten van NOMOS zijn nog niet geïntegreerd in de applicatie. Hiervoor is in 2017 een separaat traject ingezet met als doel een efficiëntere en effectievere informatievoorziening met betrekking tot geluidmetingen.

Als onderdeel van stap 1 is in 2017 parallel gewerkt aan de integratie van een geheel nieuwe functionaliteit die realtime informatie biedt over het baangebruik met toelichting daarop. Deze functionaliteit is succesvol toegevoegd aan de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol.

Met de realisatie van de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol is de eerste grote stap gezet in de stroomlijning van de informatievoorziening en dienstverlening. In 2018 wordt hier verder uitwerking aan gegeven aan de integratie van de functionaliteiten van NOMOS, het geluidweerbericht en de klachtenafhandeling en dienstverlening.