



JAARVERSLAG OMGEVINGSRAAD SCHIPHOL

2019

Inhoudsopgave

| | |
|---|--------------|
| <i>Voorwoord van de voorzitter</i> | <i>p. 3</i> |
| <i>De staat van de leefomgeving</i> | <i>p. 4</i> |
| <i>1. Organisatie</i> | <i>p. 8</i> |
| <i>2. College van Advies</i> | <i>p. 11</i> |
| <i>3. Regioforum</i> | <i>p. 12</i> |
| <i>4. Tussentijdse evaluatie</i> | <i>p. 23</i> |
| <i>Bijlage – Jaarplan 2020 Omgevingsraad Schiphol</i> | <i>p. 24</i> |

Voorwoord van de voorzitter

De Omgevingsraad Schiphol biedt 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.

Met hun gezamenlijke inspanning geven de deelnemende partijen de Omgevingsraad Schiphol vorm. In dit jaarverslag krijgt u – evenals de afgelopen jaren – een overzicht van de activiteiten en producten van de Omgevingsraad Schiphol in 2019. In de bijlage treft u ter informatie het jaarplan 2020 aan.

Mij is in het afgelopen jaar gevraagd om de ORS te evalueren en een advies over een toekomstgerichte overlegstructuur uit te brengen. In december 2019 bracht ik mijn tussenadvies uit. Daarin heb ik het belang van onafhankelijke feitenverzameling en informatievoorziening over de leefomgeving benadrukt. Ik wil daar in dit eerste jaarverslag dat ik mag uitbrengen ook een eerste bijdrage aan leveren. Dat doe ik door het traditionele jaarverslag vooraf te laten gaan door een 'Staat van de leefomgeving Schiphol'.

Het is mij in het afgelopen jaar opgevallen dat veel van de informatie over de leefomgeving van Schiphol op prognoses – en daarmee dus op aannames bij de input en modellering – is gebaseerd. En wanneer het gaat om realisatiecijfers, gebeurt dat veelal gefragmenteerd, bijvoorbeeld voor één jaar. De grote hoeveelheid data over realisaties heb ik in een overzichtsplaat laten samenstellen van 16 jaar realisaties op Schiphol. Het startpunt van dit overzicht van de 'Staat van de leefomgeving Schiphol' is 2004. Dat is het eerste jaar dat de huidige baanconfiguratie (inclusief de Polderbaan dus) volledig operationeel was. Het eindpunt is het laatst afgeronde gebruiksjaar, 2019.

De kerngegevens bevatten gezamenlijk:

- Volumeontwikkeling
- Vlootinnovatie (gemiddeld TVG per vtb) (=TVG / volume)
- Totaal aan TVG per jaar
- De verdeling van het volume over de banen (zie toename gebruik 'secundaire banen')
- De ligging van de gerealiseerde jaarcontouren op basis van de wet- en regelgeving
- De resulterende aantallen ernstig gehinderden per jaar op basis van de in de regelgeving neergelegde dosis-effectrelaties
- Het effect van woningbouw op de aantallen ernstig gehinderden

De opzet is om de feiten zoveel als mogelijk voor zich te laten spreken. Daarom wordt ook geen verdere kleuring aan de gepresenteerde feiten gegeven.

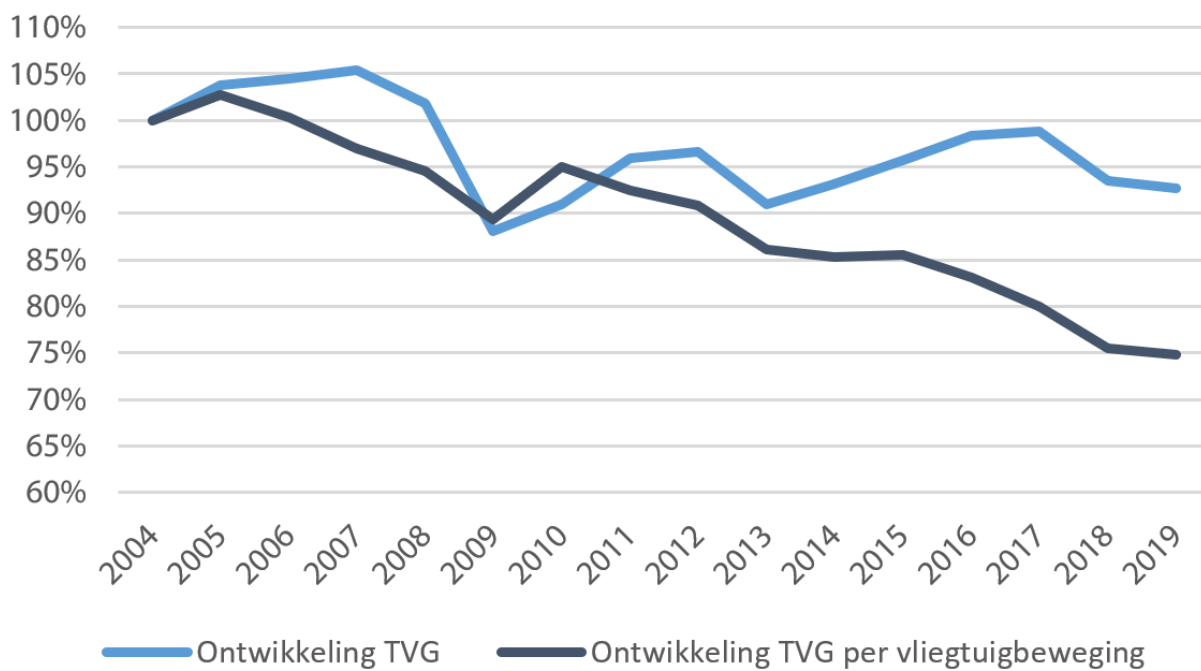
Dit is de eerste keer dat deze kerngegevens voor deze gehele periode zijn samengevat. Hoewel beleving nooit helemaal gevat kan worden in feiten en cijfers, kan inzicht in de feitelijke ontwikkelingen ons wel helpen in het 'verstaan' van reacties uit de omgeving. Ik stel voor dat deze informatie ieder jaar een update krijgt. Het is een eerste hulpmiddel bij het krijgen van inzicht in de ontwikkeling van overlast in de omgeving in een meerjarenperspectief. En het helpt ons bij het duiden van vragen of voorstellen rond hinder en hinderbeperking vanuit de omgeving.

De staat van de leefomgeving Schiphol

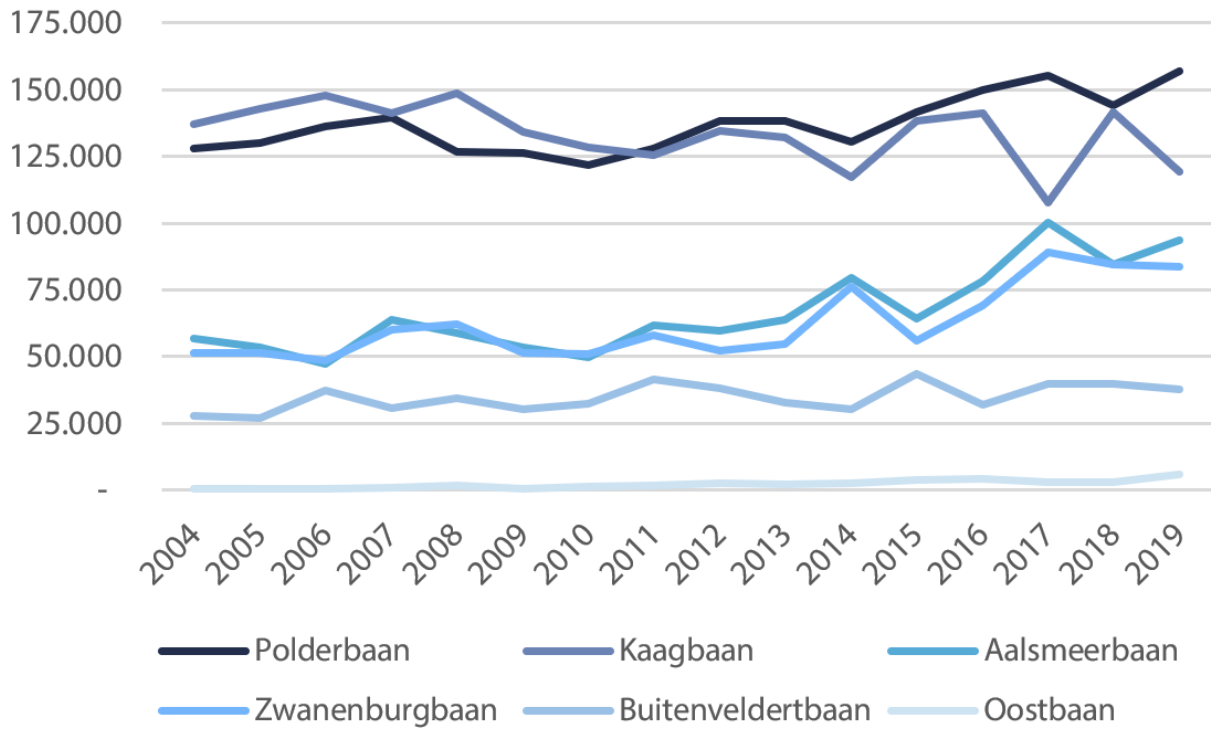
Aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer



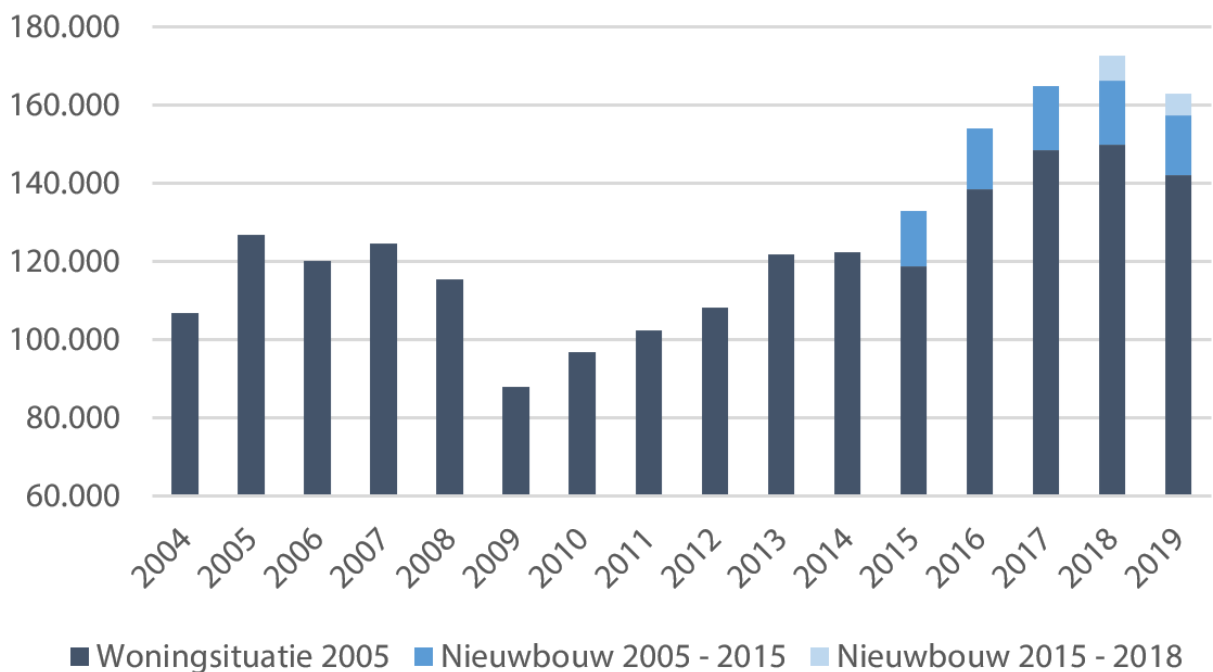
Totaal Volume Geluid (TVG) en TVG per vliegtuigbeweging [TVG t.o.v. 2004 (=100%)]

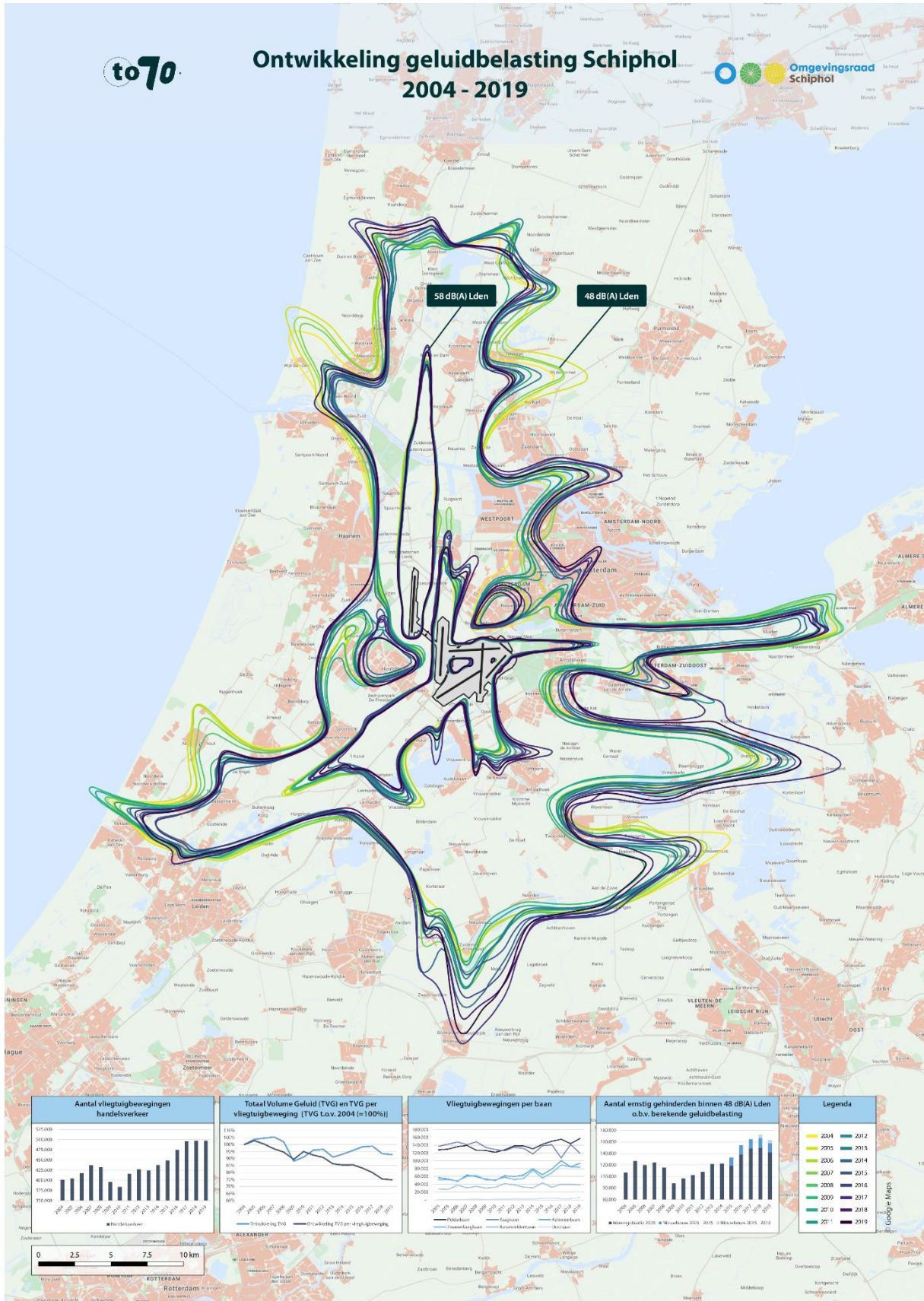


Vliegtuigbewegingen per baan



Aantal ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) Lden o.b.v. berekende geluidsbelasting





Feitelijke vliegpaden startroutes 2019



1. Organisatie

Leden

De partijen in de Omgevingsraad Schiphol vertegenwoordigden samen de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en overige carriers), het Rijk, 4 provincies, 33 gemeenten, 96 bewonersgroepen, de milieubeweging en het bedrijfsleven. Per 1 januari 2019 kent de Omgevingsraad vier gemeenten als nieuwe leden: Alphen aan den Rijn, Heiloo, Hillegom, en Landsmeer.

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

- De heer Tekin van de provincie Noord-Holland heeft in 2019 zijn functie neergelegd. De heer Tekin wordt opgevolgd door de heer Olthof.
was bij het opstellen van dit jaarverslag nog niet bekend.
- Mevrouw Bom-Lemstra van de provincie Zuid-Holland is opgevolgd door mevrouw De Zoete.
- Mevrouw Pennarts van de provincie Utrecht is opgevolgd door de heer Van Muilekom.
- De heer Elzakalai van de gemeente Haarlemmermeer is opgevolgd door de heer Nobel.
- De heer Kock van de gemeente Amsterdam heeft in 2019 zijn functie neergelegd. De heer Everhardt is zijn opvolger.
- De heer Boland van de gemeente Gooise Meren is opgevolgd door de heer Hendriks.
- De heer Bal van de gemeente Velsen is opgevolgd door de heer Dinjens.
- Mevrouw Munnikendam van de gemeente Zaanstad is opgevolgd door de heer Breunesse.
- Mevrouw Sikkema van de gemeente Haarlem is opgevolgd door de heer Berkhout.
- De heer Van Ojik, bewonersvertegenwoordiger cluster Zwanenburgbaan binnengebied, is opgevolgd door de heer Van der Pol.
- De heer Kroon, bewonersvertegenwoordiger cluster Polderbaan binnengebied, is opgevolgd door de heer Haverkort.
- Mevrouw Spikker, bewonersvertegenwoordiger cluster Zwanenburgbaan buitengebied, is opgevolgd door de heer Looman.
- De heer Bijlsma, bewonersvertegenwoordiger cluster Aalsmeerbaan buitengebied, is opgevolgd door de heer Brouwer.
- De heer Oort van KLM is opgevolgd door de heer Kooiman.
- Mevrouw Blijlevens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opgevolgd door de heer Van Bergenhengouwen.

Voorzitter

Op 30 januari 2019 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd dat de benoeming van de heer J.G.M. Alders als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol ten einde liep per 1 april en dat na zijn vertrek een interim-voorzitter zou worden aangesteld.

De leden van de Omgevingsraad zijn de heer Alders zeer erkentelijk voor zijn inzet. Meer dan een decennium heeft de heer Alders zich ten dienste gesteld van het overleg over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving, partijen weten te verbinden en belangrijke akkoorden gesloten. Op 9 juli 2019 is in gezamenlijkheid gereflecteerd op deze enerverende tijd en vooruitgeblikt op perspectieven voor het polderen.

Per 1 juli 2019 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de heer P.B.L.A. van Geel benoemd tot interim-voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol. In de benoeming is de heer Pieter van Geel tot taak gegeven als interim-voorzitter de continuïteit van de Omgevingsraad te waarborgen en daarnaast leiding te geven aan de evaluatie van de Omgevingsraad.

In de tussentijd – tussen 1 april en 1 juli – is het voorzitterschap waargenomen door de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland, de heer A. Tekin. De leden van de Omgevingsraad bedanken de heer Tekin voor zijn tijdelijk voorzitterschap.

Op 9 juli is afscheid genomen van de eerste voorzitter van de Omgevingsraad met een afscheidssymposium dat door de minister werd aangeboden. De minister prees Hans Alders voor de wijze waarop hij jarenlang rust heeft weten te scheppen in het debat rond luchtvaart, na jaren “waarin iedereen elkaar voor de rechter sleepte”. Bij zijn afscheid werd aan Hans Alders het eerste exemplaar van de afscheidsbundel ‘De luchtvaartpolder (2006-2019). Hoofdstukken van Hans Alders’ uitgereikt door de minister. In de afscheidsbundel komen ook de ‘partners uit de polder’ aan het woord. Vanuit hun verschillende perspectieven zijn luchtvaartsector, bestuurders, bewoners, bedrijfsleven en milieubeweging eensgezind in hun waardering van de grote verdienste van Hans Alders voor zowel de luchtvaartsector als de omgeving van Schiphol.

Vergaderingen

Het College van Advies kwam in 2019 eenmaal bijeen: op 30 januari 2019.

Het Regioforum kwam in 2019 bijeen op 8 maart, 14 juni, 20 september en 22 november 2019.

Adviezen

In 2019 is door de Omgevingsraad één formeel advies uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, namelijk over de Gebruiksprognose 2020.

De adviestrajecten naar aanleiding van de adviesaanvragen d.d. 14 maart 2016 en 13 september 2016 zijn afgerond met een verslag van de voorzitter dat op 30 januari aan de minister is aangeboden (zie hieronder bij College van Advies).

Staf

De staf van de Omgevingsraad betrof begin 2019 4,3 fte, met één secretaris, één officemanager en drie beleidsmedewerkers. Gedurende 2019 zijn twee vacatures ontstaan. In afwachting van de uitkomsten van de evaluatie van de Omgevingsraad worden werkzaamheden tijdelijk ingevuld op basis van inhuur.

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-Metselaar, de heer H.W. Roos en de heer R.J.H. Heddema. Tot en met 2018 werd de raad voorgezeten door de heer A.T.H. van Dijk. De heer Van Dijk is per 1 januari 2019 afgetreden als voorzitter en als lid van de raad van toezicht SOORS om dat deze functie onvereenigbaar is met zijn nieuwe functie als commissaris van de Koning in Noord-Holland.

Het voorzitterschap is overgenomen door de heer R.J.H. Heddema. In de ontstane vacature in de raad van toezicht is voorzien met de benoeming van mevrouw C. Portegies.

De raad van toezicht kwam in 2019 vijf maal bijeen:

- Op 19 februari 2019 hebben de leden van de Raad van Toezicht de evaluatie van de ORS besproken met de interim ORS voorzitter. Hiernaast is er aandacht besteed aan de financiële verantwoording van de maatschappelijke consultatie en de invulling vacature voor lid van Raad van Toezicht.
- Op 16 april 2019 heeft de Raad de jaarrekening van 2018 besproken. De leden hebben in deze vergadering de jaarrekening 2018 goedgekeurd. Voorts is in de vergadering aandacht besteed aan

de bevindingen van de accountant bij de jaarrekening. De raad van toezicht heeft kennisgenomen van de eerste kwartaalrapportage 2019. Hiernaast is de stand van zaken van de evaluatie van de ORS besproken en interim voorzitter.

- Op 10 september 2019 hebben de leden van de Raad van Toezicht kennis mogen maken met de interim voorzitter. Hiernaast zijn de rapportages van het eerste en tweede kwartaal besproken.
- Op 5 november 2019 is het faillissement van het financieel administratiekantoor besproken. Hiernaast zijn het jaarplan 2020 en de begroting 2020 doorgenomen. De leden hebben in deze vergadering het jaarplan 2020 en begroting 2020 vastgesteld.
- Op 26 november 2019 vond een extra bijeenkomst voor de leden van de Raad van Toezicht plaats. De voorzitter van de ORS heeft een toelichting gegeven op het evaluatietraject en de bevindingen tot nu toe. Tijdens deze vergadering hebben de leden tevens kennis genomen van de derde kwartaalrapportage.

Overig

Bewonersvoorman Kees van Ojik geridderd

Op 9 juli 2019 is Kees van Ojik door Zijne Majesteit de Koning bij bevordering benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. De minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen deelde hem dat mee en speldde hem de bijbehorende versierselen op. Dit vond plaats tijdens het symposium over de rol van maatschappelijke akkoorden dat georganiseerd was ter gelegenheid van het afscheid van de ORS-voorzitter Hans Alders.

2. College van Advies

Op 14 maart 2016 heeft de Omgevingsraad een adviesaanvraag van de toenmalig Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) ontvangen voor nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Parallel aan het adviestraject over de toekomstbestendigheid van het stelsel is ook advies gevraagd over “wonen en vliegen” op de middellange termijn, in een adviesaanvraag van 13 september 2016. Op 23 februari 2018 hebben de partijen in de Omgevingsraad Schiphol het verzoek om uitvoering te geven aan deze adviesaanvragen herbevestigd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Op 30 januari 2019 heeft de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol, Hans Alders, zijn verslag van de resultaten van het overleg in de Omgevingsraad aan de Minister toegezonden. Het verslag is uitgebracht na een uitvoerige maatschappelijke consultatie en na maandenlange besprekingen tussen de luchtvaartsector, overheden, omwonenden, milieubeweging en VNO-NCW West. Er was in de omgeving van Schiphol op het moment van uitbrengen van het verslag geen draagvlak voor een verdere ontwikkeling van Schiphol. Voor verdere informatie zie het Alders verslag 2019.

De voorzitter heeft in de weken voorafgaand aan de vergadering van 30 januari 2019 nog een uitiem voorstel aan de partijen voorgelegd. Daarin is een beperkte ontwikkeling voor de komende 5 jaar van de huidige 500.000 vliegtuigbewegingen tot maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen opgenomen. Die ontwikkeling wordt gekoppeld aan een start van de luchthaven Lelystad met 10.000 vliegtuigbewegingen in diezelfde periode. Voor de periode daarna is het dan aan de Rijksoverheid om met voorstellen te komen in de luchtvaartnota.

Hans Alders wijst er op dat de door hem voorgestelde ontwikkeling tot en met 2023 van 510.000 op Schiphol en 10.000 op Lelystad – naast de inmiddels gerealiseerde 25.000 extra op Eindhoven – optelt tot 545.000 vliegtuigbewegingen. Dat aantal maakt het mogelijk de kernfunctie van Schiphol, het verzorgen van directe intercontinentale verbindingen, beheerst uit te breiden. Het blijft ruimschoots binnen de oorspronkelijke afspraken in 2008 van in totaal 580.000 vliegtuigbewegingen.

Het voorstel van Hans Alders voor de komende vijf jaar zou het mogelijk moeten maken om de benodigde tijd te nemen om tot een noodzakelijke en zorgvuldige afweging te komen over de middel- en lange termijnontwikkeling van de internationale verbinding van Nederland met de rest van de wereld. Stappen als substitutie door middel van treinverbindingen en banen in zee vragen immers om tijd, zeker als het om meer gaat dan onderzoek.

Hans Alders geeft in zijn verslag verder aan dat het hem verstandig lijkt om de resultaten van de maatschappelijke consultatie om te zetten in aanvullende afspraken ter versterking van de leefbaarheid. Als voorbeelden worden genoemd de opzet van een meetnetwerk waarmee ook de input in geluidsberekeningen kan worden gecheckt, de inrichting van een ombudsfunctie, het hoger aanvliegen op grotere afstand van de luchthaven en het treffen van opkoop- en isolatiemaatregelen. Uit het verslag van de voorzitter aan de minister wordt duidelijk dat de luchtvaartpartijen en de omgeving ook dit ultieme voorstel niet konden steunen. Bij de omgevingspartijen is geen steun gevonden voor een ontwikkeling van de luchthaven voorbij de 500.000 vliegtuigbewegingen. De luchtvaartsector drong aan op meer ontwikkelruimte voor de komende jaren dan in het voorstel van de voorzitter. Waar steun voor dit voorstel bij alle partijen ontbrak, heeft de voorzitter gemeend te moeten concluderen dat een legitimatie ontbrak om als voorzitter een advies uit te brengen.

3. Regioforum

I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening

In 2019 is stapsgewijs uitvoering gegeven aan de volgende onderdelen van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.

Geluidmetingen

Er is verder gewerkt aan de invulling van een regionaal geluidsmeetnetwerk rond Schiphol. Om te bepalen hoe geluidmetingen kunnen bijdragen aan de informatievoorziening is eerder in de Omgevingsraad onderscheid gemaakt tussen de verschillende functies van het meten van vliegtuiggeluid. Het meten van geluid heeft drie functies: meten voor vlootinformatie; meten voor informatievoorziening over de piekbelasting van geluid in de woonomgeving en meten voor validatie van de berekeningsmethodieken die in de wet- en regelgeving worden gehanteerd ter bescherming van de omgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat doet onderzoek naar de invulling van het laatste punt.

Medio 2018 heeft het Regioforum mandaat verleend voor het in beeld brengen van de mogelijkheden van beheer en bekostiging van een nieuw in te richten geluidmeetsysteem voor Schiphol die invulling geeft aan de bovengenoemde functies.

Tijdens de vergadering van het Regioforum van 14 juni 2019 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gepresenteerd wat het project “meten en berekenen van vliegtuiggeluid” inhoudt. In deze presentatie kwam naar voren hoe het ministerie een landelijk meetnetwerk voor vliegtuiggeluid wil inrichten. De leden van het Regioforum hebben vervolgens besloten dat eerst wordt afgewacht welke visie op de toekomst van een landelijk meetnetwerk en de bekostigings- en beheersstructuur wordt neergelegd vanuit het landelijk programma meten vliegtuiggeluid van het Ministerie. Tevens wordt eerst de evaluatie van de ORS afgewacht. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan en het moment van oplevering kan alsdan een verdere behandeling en uitwerking van een nieuw meetnetwerk in de ORS overwogen worden door te bezien wat er dan nog ter aanvulling in deze regio nodig is en of dit een zaak is van de ORS.

Alle resultaten van de analyses en bevindingen die het gezamenlijke traject in de Omgevingsraad de afgelopen jaren heeft opgeleverd, zijn toegezonden aan het ministerie zodat deze betrokken kunnen worden bij de inrichting van het landelijk meetnetwerk.

Geluidweerbericht

In het convenant Hinderbeperking bij het akkoord van 2008 is de ontwikkeling van een geluidweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. De luchtvaartsector heeft stappen gezet voor de ontwikkeling van een instrument voor de voorspelling van het baangebruik.

Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van Bas. Ook het NOMOS-meetnetwerk 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 was dit vraagstuk van klachtenafhandeling / dienstverlening op te pakken nadat de stappen voor de verbetering van de informatievoorziening zijn afgerond. Inmiddels is dit onderwerp ook opgepakt in het kader van de evaluatie van de Omgevingsraad door de heer Van Geel.

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. Aan de twee openstaande microklimaten is in 2019 gewerkt, waarbij het microklimaat Leimuiden in 2019 is afgerond.

Microklimaat Leimuiden

De proef met het toepassen van de techniek van een vaste bochtstraal tussen Rijsenhout en Leimuiden loopt al enige tijd. KLM en Transavia hebben hieraan actief medewerking verleend. De proef is uitvoerig geëvalueerd en de besluitvorming daarover is nu in positieve zin afgerond. Hiermee wordt invulling gegeven aan een afspraak in de ORS op verzoek van de gemeente Kaag en Braassem. Voor met name Leimuiden betekent dit minder uitwaaiend verkeer en minder hinder in het dorp. Omdat de maatregel voor de woonkern Kudelstaart niet positief uitpakt en er daar sprake is van een optelsom van hinder wordt, op verzoek van Aalsmeer, door de ORS bij de minister aangedrongen op aandacht voor de zuidoosthoek in het door Schiphol nog te presenteren plan voor hinderreductie in de toekomst.

Zuidoosthoek

Op 30 oktober 2015 heeft het College van Advies op basis van de werkzaamheden van de taskforce Zuidoosthoek unaniem besloten onderzoek te laten verrichten naar de verlegging van waypoint EH037 ten noorden van Uithoorn. De gemeente Uithoorn heeft in maart 2016 verzocht om tijd om een eigen onderzoek uit te voeren naar routewijzigingen. Op 8 mei 2019 heeft de gemeente Uithoorn het Regioforum bericht dat de onderzochte routewijzigingen voor de problematiek van de geluidsbelasting geen soelaas bieden. Daarom heeft de gemeente het verzoek ingediend om het originele onderzoek naar de verlegging van het waypoint te hervatten. Het Regioforum heeft dit verzoek gehonoreerd op 14 juni 2019. De werkzaamheden van de werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken partijen, lopen door in 2020.

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 procedure voor het indienen van nieuwe voorstellen. Gedurende het jaar kunnen vertegenwoordigers in de ORS nieuwe voorstellen voor hinderbeperking indienen. Eens per jaar worden de voorstellen behandeld. Voorstellen die zijn ingediend voor 15 mei, worden voor het einde van dat jaar behandeld.

Voorstellen 2018

Op 8 juni 2018 heeft het Regioforum zeven voorstellen besproken en besloten tot de behandeling van twee voorstellen middels een quick scan. In 2018 is omwille van het consultatie- en adviestraject de behandeling van de voorstellen die zijn ingediend in 2018, uitgesteld naar 2019. Op 8 maart 2019 heeft het Regioforum besloten de voorstellen die waren ingediend in 2018 ter hand te nemen.

1) Wijziging starts Zwanenburgbaan richting het zuiden

Het voorstel betreft een wijziging van enkele startroutes vanaf de Zwanenburgbaan (18C) om Kudelstaart te ontzien. Uit de onderzoeksresultaten op de wettelijke criteria valt op te maken dat de effecten, positief dan wel negatief, binnen de onzekerheidsmarge van de berekeningen vallen. Daarnaast treedt echter wel een verplaatsing op van de geluidbelasting. In dit geval weegt de hinderverplaatsing, de extra uitstoot, kosten van omvliegen en de inspanning van de sector niet op tegen de onzekere positieve effecten. Het Regioforum heeft daarom op 22 november 2019 besloten de verdere uitwerking van dit voorstel af te wijzen en de (beperkte) beschikbare mogelijkheden voor

procedurewijzigingen bij de luchtverkeersleiding te benutten voor voorstellen met meer potentie van hinderbeperking.

2) Vaste routes voor secundaire banen introduceren

Het voorstel behelst een onderzoek naar de (on)mogelijkheden voor vaste naderings- en uitvliegroutes voor secundaire banen en op welke trajecten dat het beste kan gebeuren. Dit om de nachtelijke vlieghinder te beperken tot een zo klein mogelijk gebied.

LVNL realiseert aan de noordkant een verbetering voor de omgeving met een vaste route voor de nachtnadering van de Zwanenburgbaan. De Zwanenburgbaan wordt 's nachts ingezet wanneer de Polderbaan niet beschikbaar is. Gemiddeld gaat het om 500 landingen per jaar. De regio IJmond-Alkmaar had voor deze landingen een voorstel ingediend voor een vaste naderingsroute. De door LVNL gepresenteerde vaste route zorgt voor minder spreiding van het luchtverkeer over het gebied richting de Zwanenburgbaan en daarmee voor minder hinder. Daarbij wordt door LVNL een innovatieve naderingstechniek toegepast: een zogenoemde gekromde eindnadering. Die wordt hier voor het eerst in Nederland toegepast. Daarnaast vindt op de route de landing met een glijvluchten plaats. De nieuwe nachtnadering van de Zwanenburgbaan kan vanaf de zomer van 2020 toegepast worden.

De vernieuwde aanpak leidt tot minder hinder in de nacht. Niet alleen Beverwijk heeft voordeel daarvan, ook de kern Castricum, Uitgeest en Heemskerk. Voor Castricum-Noord en Limmen betekent het geen verlichting: het verkeer blijft in dit voorstel, net als in de situatie waarin de Polderbaan in gebruik is, in de nacht over het gebied vliegen. De clustervertegenwoordiger vroeg daarom onder meer voor dit gebied aandacht voor de spoedige heropening van de oostelijke nachtnadering op de Polderbaan. Overigens stelde hij als initiatiefnemer, samen met alle andere bestuurders en bewonersvertegenwoordigers, vast dat met de gepresenteerde uitwerking van LVNL recht wordt gedaan aan de vraag die in het hinderbeperkende voorstel door de regio is gedaan.

Informatiebijeenkomst n.a.v. hinderbeperkend voorstel

In 2018 was tevens een voorstel ingediend om de starts van de Zwanenburgbaan naar het noorden, bij een gesloten Polderbaan, te optimaliseren. Het Regioforum had besloten hiertoe een speciale informatiebijeenkomst te organiseren. Deze bijeenkomst heeft plaatsgehad op 18 september 2019 bij LVNL. De bijbehorende informatie is op de website van de Omgevingsraad gepubliceerd, zodat die beschikbaar is voor een bredere groep belangstellenden.

Voorstellen 2019

Voor de nieuw ingediende hinderbeperkende voorstellen voor de ronde van 2019 is op 14 juni 2019 in het Regioforum besloten eerst de reactie van het Rijk op het verslag van Alders van 30 januari 2019 af te wachten. Met betrekking tot dit onderwerp heeft de Minister in de Kamerbrief over de 'Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota' van 5 juli 2019 opgenomen dat zij Schiphol heeft gevraagd om in overleg met de sector en omgeving een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Schiphol heeft in een brief van 10 september 2019 toegelicht dat Schiphol hiervoor in eerste instantie een concept opstelt met een reeks maatregelen. Op 22 november 2019 heeft Schiphol een eerste presentatie gegeven met een toelichting op de gehanteerde werkwijze. Er was eind 2019 nog geen inzicht of en hoe de in 2019 in de Omgevingsraad ingediende voorstellen een plaats krijgen in het uitvoeringsplan hinderreductie van Schiphol.

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. Voor de monitoring heeft het secretariaat van de Omgevingsraad Schiphol opdracht gegeven tot de monitoring van de effecten van respectievelijk de vaste bochtstraal op de

Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) en van parallel starten op de Polderbaan (36L) en de Zwanenburgbaan (36C).

Vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+)

Het aandeel van het verkeer dat op de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) de vaste bochtstraal vliegt is toegenomen van 68,66% bij 14.038 vluchten in gebruiksjaar 2018 naar 70,82% bij 11.191 vluchten. In gebruiksjaar 2019 was er net als in gebruiksjaar 2018 sprake van een positief effect van de vaste bochtstraal op het aantal ernstig gehinderden.

Vaste bochtstraal vertrekroutes Kaagbaan naar oosten en zuiden (microklimaat Leimuiden)

In gebruiksjaar 2018 hebben er 35.274 vluchten plaatsgehad op de vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) naar het zuiden en het oosten. In 48,19% van de gevallen werd de vaste bochtstraal toegepast. In gebruiksjaar 2019 vonden er 35.398 vluchten plaats op deze vertrekroute en vloog 49,52% van het verkeer de vaste bochtstraal.

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 2019 per zichtconditie.

Het aantal en aandeel starts 36L + 36C op totaal, bij alle weersomstandigheden

| Vliegpaden | Totaal starts | Waarvan 36L + 36C |
|-------------------|----------------------|--------------------------|
| 2015 | 224.713 | 24.416 → 10,9% |
| 2016 | 238.607 | 32.107 → 13,5% |
| 2017 | 248.535 | 36.931 → 14,9% |
| 2018 | 248.826 | 45.826 → 18,4% |
| 2019 | 249.040 | 34.575 → 13,9% |

Het aantal en aandeel starts 36L + 36C tijdens startpiek, bij alle weersomstandigheden

| Vliegpaden | Totaal starts | Waarvan 36L + 36C |
|------------|---------------|-------------------|
| 2015 | 121.258 | 24.416 → 20,1% |
| 2016 | 140.070 | 32.107 → 22,9% |
| 2017 | 153.793 | 36.931 → 24,0% |
| 2018 | 170.863 | 45.826 → 26,8% |
| 2019 | 154.113 | 34.575 → 22,4% |

Het aantal en aandeel starts 36L + 36C tijdens startpiek, bij noordenwind en max. 15 kts dwarswind

| Vliegpaden | Totaal starts | Waarvan 36L + 36C |
|------------|---------------|-------------------|
| 2015 | 50.130 | 20.394 → 40,7% |
| 2016 | 49.594 | 25.944 → 52,3% |
| 2017 | 53.895 | 31.904 → 59,2% |
| 2018 | 75.897 | 39.858 → 52,5% |
| 2019 | 37.781 | 21.956 → 59,7% |

Vervolg van de monitoring

De eerstvolgende evaluatie van de effecten van de vaste bochtstraal op de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24), de vaste bochtstraal bij Leimuiden (24) en parallel starten op de Polderbaan (36L) en de Zwanenburgbaan (36C) staat gepland voor het jaarverslag van de Omgevingsraad over 2020.

Experimenten: Evaluatie en advies

De ORS heeft als wettelijke taak de Minister te adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. In 2019 hebben geen experimenten plaatsgehad die hebben geleid tot een advies.

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 jaarlijks de totstandkoming van de Gebruiksprognose en de Evaluatie van de Gebruiksprognose. De Omgevingsraad neemt de Evaluatie Gebruiksprognose ter kennisgeving aan, over de Gebruiksprognose adviseert de Omgevingsraad de Minister.

Evaluatie Gebruiksprognose 2018

Tijdens de vergadering van het Regioforum van 8 maart 2019 heeft Schiphol de Evaluatie Gebruiksprognose 2018 gepresenteerd. Net als vorig jaar wijkt de realisatie op de gelijkwaardigheidscriteria sterk af van de afgegeven prognose. Op basis van de Evaluatie Gebruiksprognose 2017 heeft Schiphol reeds verbeteringen doorgevoerd in de daarop eerstvolgende Gebruiksprognose van 2019.

Gebruiksprognose 2020

Schiphol heeft op 20 september 2019 de Gebruiksprognose voor 2020 gepresenteerd in het Regioforum. Naar aanleiding van deze bespreking is het advies van het Regioforum aan de Minister verzonden op 30 september 2019 in antwoord op de vraag of “de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komend 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”. Zowel het advies, de Gebruiksprognose als de Evaluatie staan op de website van de Omgevingsraad.

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. Op 14 juni 2019 is de eerste kwartaalrapportage van gebruiksjaar 2019 besproken. Op 20 september 2019 zijn de kwartaalrapportages over kwartaal 2 en 3 van gebruiksjaar 2019 besproken in het Regioforum. De bespreking van kwartaalrapportage 4 staat gepland voor 2020. De kwartaalrapportages zijn gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.

Groot baanonderhoud

Op woensdag 11 december 2019 vond de informatiesessie (onderhouds-) werkzaamheden Schiphol 2020 plaats. Elk jaar vinden op Schiphol diverse werkzaamheden plaats in het kader van onderhoud, verbouwing en/of vernieuwing van de fysieke en digitale infrastructuur van de luchthaven. In een aantal gevallen zijn start en landingsbanen en/of taxibanen tijdelijk buiten gebruik. In deze situaties is sprake van afwijkend baangebruik met als resultaat daarvan een andere verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving.

Tijdens deze bijeenkomst heeft Schiphol de planning gepresenteerd van (onderhouds-) werkzaamheden met effecten op het baangebruik voor 2020. Er is een toelichting gegeven op de achterliggende (onderhouds-) strategie en de totstandkoming van de planning. Ook is ingegaan op de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik en de wijze waarop communicatie

hierover in aanloop naar de werkzaamheden zal plaatsvinden. De presentaties staan op de website van de Omgevingsraad.

Overig zaken/incidenten

Op 18 september 2019 heeft LVNL een informatiebijeenkomst georganiseerd om een toelichting te geven op de startroutes van de Zwanenburgbaan naar het noorden bij het buiten gebruik zijn van de Polderbaan. Tijdens die bijeenkomst heeft LVNL eveneens een toelichting gegeven op de Verbouwing verkeerstoren en de invoering van Electronic Flight Strips (EFS), het hernoemen van waypoints en RNP-naderingen als back-up voor ILS-naderingen. Alle leden van de Omgevingsraad waren uitgenodigd om de informatiebijeenkomst bij te wonen. Een aantal leden maakte hiervan dankbaar gebruik. De presentaties staan online bij de Omgevingsraad.

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.

LVNL heeft aangegeven dat een heropening van de verkorte aanvliegeroute Artip2C niet op korte termijn wordt voorzien. Dit komt omdat voor een veilige afhandeling van verkeer o.a. een verbeterd planningsysteem dient te worden ontwikkeld. Bovendien dient de monitoring door de naderingsverkeersleider technisch te worden ondersteund, zodat hij of zij tijdig kan vaststellen dat op het punt van samenvoegen de minimale afstand is gewaarborgd. LVNL is momenteel bezig met het treffen van voorbereidingen, gericht op de implementatie van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCas. Nadat het implementatietraject is afgerond en iCas volledig operationeel en stabiel is, zullen weer nieuwe ontwikkelingen en systeemaanpassingen kunnen worden doorgevoerd. De ingebruikname van iCas staat nog steeds gepland in de winter van 2022/2023.

Onderhoud aan rijbaan Alpha 8

In het kalenderjaar 2019 was rijbaan A8 twee maal in onderhoud. Deze taxibaan is onderdeel van een dubbele rondweg voor vliegtuigen op Schiphol, vergelijkbaar met de ring A10 rond Amsterdam. Tijdens de onderhoudsperiode was één van de rijbanen niet beschikbaar en moet het taxiënd verkeer allemaal over de andere rijbaan. Dit betekent tweerichtingsverkeer op één van de drukste kruispunten op Schiphol. Het was hierdoor alleen mogelijk om óf naar de Kaagbaan, óf naar de Aalsmeerbaan te taxiën. Omdat Schiphol vanwege de veiligheid niet de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan tegelijkertijd kunnen gebruiken in zuidelijke richting, is de Aalsmeerbaan vaker ingezet tijdens de onderhoudsperiode. Alleen bij weinig verkeer konden vliegtuigen gebruikmaken van de Kaagbaan. Dit effect had Schiphol van tevoren niet verwacht.

IV. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling

Luchtverontreiniging en ultrafijnstof

De leden van de ORS volgen de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van onderzoeken op het terrein van fijnstof en ultrafijnstof. 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 beoogde onderzoeksprogramma zal 4,5 jaar duren.

Op 20 september 2019 heeft het RIVM de voortgang en stand van zaken rondom het onderzoek naar ultrafijn stof gepresenteerd. Deze presentatie staat op de website van de Omgevingsraad.

Luchthavenverkeerbesluit

Inzake natuurgebieden en stikstofdeposities hebben zich in het afgelopen jaar belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Deze noodzaken tot een actualisatie van de in het kader van het MER opgestelde depositie- en natuuronderzoeken voor het Luchthavenverkeersbesluit. De resultaten van die geactualiseerde onderzoeken geven richting aan de eventuele benodigde vervolgstappen en de daarbij behorende consequenties voor de planning van het MER en het LVB-1. Het Regioforum zal worden geïnformeerd zodra meer bekend is over de vervolgstappen en de planning daarvan. Behalve over het proces is de Omgevingsraad (nog) niet geïnformeerd over de wijze waarop de inhoud van het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad van 30 januari 2019 en de beleidsvoornemens van de minister uit de brief van 5 juli 2019 zijn weerslag vinden in het voorgenomen LVB-1.

Hinderbelevingsonderzoek

In 2019 heeft voor het eerst een continue meting van de beleving van de hinder in de omgeving van Schiphol plaatsgevonden. Omdat in 2018 was gebleken dat de mate van hinderbeleving mede bepaald wordt door de periode van het jaar waarin het onderzoek plaatsvindt, is in 2019 voor het eerst een continu-onderzoek naar hinderbeleving uitgevoerd. Door het veldwerk over het gehele jaar uit te smeren, wordt een representatief beeld geschapen van de hinderbeleving in 2019. De resultaten zijn gepresenteerd in de online belevingsthermometer.

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.

Gesprek Hans Alders met Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Op woensdag 24 april 2019 heeft oud-voorzitter Hans Alders een presentatie gegeven aan en gesproken met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het besluitvormingsproces inzake Schiphol. Hierbij is onder andere het verslag van 30 januari 2019 van de resultaten van het overleg in de Omgevingsraad besproken. De door Hans Alders gehouden presentatie staat online.

Mini-symposium over maatschappelijke akkoorden

De Omgevingsraad Schiphol heeft op 9 juli 2019 afscheid genomen van voorzitter Hans Alders. Meer dan 12,5 jaar leidde hij het overleg over de ontwikkeling van Schiphol, waarbij 40 adviezen aan het kabinet werden opgeleverd. Het afscheid vond plaats op een mini-symposium over de rol van maatschappelijke akkoorden dat door de minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen ter gelegenheid van zijn afscheid werd aangeboden.

Tijdens het mini-symposium reflecteerden mr. Th. C. de Graaf (vice-president van de Raad van State), drs. M.I. Hamer (voorzitter van de Sociaal-Economische Raad) en drs. J.M.M. Polman (voorzitter van de Raad voor het Openbaar Bestuur) op de betekenis van akkoorden in verhouding tot de rol van de politiek. Aan Alders werd door de minister het eerste exemplaar van het boek “De luchtvaartpolder 2006-2019. Hoofdstukken van Hans Alders” uitgereikt. Hierin is een overzicht gegeven van de adviezen, de resultaten en de werkwijze van de voorzitter.

Website

De website www.omgevingsraadschiphol.nl is het belangrijkste kanaal voor externe communicatie van de ORS 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.

OmgevingsInfoSchiphol

Met de app OmgevingInfoSchiphol kunnen omwonenden van Schiphol via smartphone, tablet of computer informatie over het actuele vliegverkeer rond Schiphol raadplegen. Toekomstige uitbreiding van de app is (continu) onderwerp van gesprek in de ORS. De app is vormgegeven als een basisapplicatie waaraan elementen kunnen worden toegevoegd. De evaluatie en eventuele uitbreiding van de OmgevingInfoSchiphol is onderdeel van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.

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. In 2019 zijn de laatste lespakketten uitgestuurd.

Bijeenkomst brede bewonersvertegenwoordiging

Enkele keren 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 bijgepraat over de stand van zaken van het jaarprogramma.

Digitale Archief functie

In 2019 is uitwerking gegeven aan een verzoek van het Regioforum om stukken ten behoeve van het Regioforum op een effectievere manier digitaal te ontsluiten. Het secretariaat heeft hiertoe een voorstel gedaan op basis van een vergelijking van verschillende gangbare systemen. Uiteindelijk is gekozen voor ontsluiting via iBabs. De vergadering van het Regioforum van 22 november 2019 is hiermee als eerst ondersteund.

VI. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers

Op 24 januari 2019 is besloten om de zittingstermijn van de deelnemers in de ORS (en dus ook bewonersvertegenwoordigers) te verlengen met maximaal een jaar of zoveel eerder als dat de evaluatie van de ORS door of in opdracht van het Rijk als opdrachtgever van de ORS is afgerond en voorzien van besluitvorming.

Onderdeel van het besluit van 24 januari om de zittingstermijn te verlengen was de evaluatie van de ORS. De evaluatie van de ORS wordt expliciet genoemd in het besluit omdat op basis van de resultaten van de evaluatie kan worden gezien in welke vorm er bewonersverkiezingen worden georganiseerd in de toekomst.

Omdat de resultaten van de evaluatie in de tweede helft van 2019 nog niet bekend waren, en het daardoor nog niet mogelijk was om een besluit te nemen over de inrichting van de nieuwe bewonersverkiezingen, heeft het Regioforum besloten de zittingstermijn opnieuw te verlengen, tot na de afronding van de evaluatie. Dit besluit biedt de ruimte om zorgvuldig te onderzoeken of er behoeften en mogelijkheden zijn om het proces van de bewonersverkiezingen te verbeteren. Daarover zal uiteraard in eerste instantie met bewonersorganisaties die lid zijn van de ORS worden gesproken in het kader van de evaluatie.

4. Tussentijdse evaluatie

Op verzoek van leden van de Omgevingsraad heeft het Ministerie van IenW als bevoegd gezag toegezegd om te zullen reflecteren op het functioneren van de ORS. De heer Van Geel is opdracht gegeven om onafhankelijk leiding te geven aan de evaluatie van de Omgevingsraad.

Op 17 december 2019 heeft de heer Van Geel een tussentijds advies uitgebracht aan de minister. Kern van de boodschap in dat advies is dat Schiphol en omgeving opnieuw in verbinding gebracht moeten worden. De omgevingspartijen voelen zich geen mede-eigenaar van de luchthaven. Iedereen verwijst voor oplossingen naar de regie van het Rijk. Maar gedragen oplossingen zonder bijdrage van de omgeving zijn ondenkbaar. Daarom zijn er vernieuwde verbindingen noodzakelijk.

Voor zijn rapport “Schiphol vernieuwd verbinden. Evaluatie en tussentijds advies governance en participatie” voerde Van Geel tal van gesprekken en overleggen met deskundigen en betrokken partners. Hij nam waar dat iedereen langzaam maar zeker is afgehaakt. Maar stelde ook vast dat de impact van Schiphol zo alom voelbaar is dat het simpel doorschuiven naar ‘Den Haag’ zonder betrokkenheid van de omgeving geen enkele optie is.

Er is weer een gemeenschappelijk doel noodzakelijk om bruggen tussen opvattingen te slaan. Voor Van Geel zou dat de wil kunnen zijn om het leefklimaat in het gebied rondom Schiphol te verbeteren en hinder te verminderen: “Ontwikkeling van Schiphol is alleen dan mogelijk indien er voor de omgeving een geloofwaardig pad is uitgestippeld om het leefklimaat te verbeteren. En als er weer verbinding kan komen tussen betrokkenen, zodat Schiphol voor de omgeving weer een beetje van ‘ons’ kan worden”. Van Geel ziet geen ruimte op basis van zijn gesprekken om het overleg in de Omgevingsraad Schiphol voort te zetten zonder ingrijpende herziening van het samenwerkingsmodel. Zo bepleit hij een steviger rol van de rijksoverheid. De rijksoverheid staat volgens Van Geel aan de lat om een verbeterde bescherming van de gehele omgeving te borgen. Hij ziet daar mogelijkheden voor in de vorm van het definiëren van een minimum-leefkwaliteit in combinatie met een normstelling en monitoring van het feitelijk aantal gehinderden.

Daarnaast worden in het rapport drie alternatieve modellen voor samenwerking in de regio geschetst. Deze modellen onderscheiden zich van het bestaande model van de Omgevingsraad doordat zij sterk op de regio zijn gericht, in plaats van op het nationale beleid. Daarnaast zijn de drie modellen veel meer gericht op de uitvoering van concrete hinderbeperkende maatregelen en versterkingen van de leefkwaliteit in de luchthavenregio. Het gaat er Van Geel om dat verbeteringen van de leefomgeving gezien en gevoeld gaan worden, niet op papier, maar bij de mensen thuis.

In zijn (tussentijds) advies maakt Van Geel zelf geen keuze tussen de drie modellen waarmee die doelstelling zou kunnen worden bereikt. De modellen verschillen onderling van elkaar doordat het voortouw voor de verbetering van de leefkwaliteit steeds bij een andere partij wordt belegd: het Rijk, Schiphol of een onafhankelijke gebiedsregisseur. De minister heeft aan Van Geel gevraagd de modellen de komende maanden verder uit te werken en dan met een eindadvies te komen.

Het volledige rapport en de aanbiedingsbrief staan online bij de Omgevingsraad.

Bijlage - Jaarplan 2020 Omgevingsraad Schiphol

Evaluatie

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) wordt op dit moment geëvalueerd door de heer Pieter van Geel in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (brief d.d. 25 juni 2019). De uitkomsten van deze evaluatie zijn voorzien voor de zomer van 2020, waarna hierover besluitvorming plaatsvindt door de Minister. Dit Jaarplan kan niet vooruitlopen op de uitkomsten van deze evaluatie en is derhalve 'beleidsarm' in de zin dat het plan zich beperkt tot de continuering van de lopende activiteiten.

De lopende activiteiten op basis van de eerdere afspraken en opdrachten betreffen:

1. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening
2. Uitvoering van hinderbeperking
3. Lopende operationele zaken
4. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling
5. Kennis, informatie en communicatie
6. Algemene overlegstructuur
7. Bewonersverkiezingen

I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening

In 2020 worden de vervolgstappen gemonitord bij het uitvoering geven aan de eerder afgesproken onderdelen van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening zoals die door het Regioforum zijn onderschreven:

a. Mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol

Als eerste stap is in 2018 de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol gelanceerd, waarin diverse tot dan toe losstaande informatiebronnen worden geïntegreerd en via een mobiele applicatie worden ontsloten. De hosting en het beheer van deze mobiele applicatie wordt verzorgd door de ORS (zie hieronder onder V).

b. Geluidmetingen

In de oorspronkelijke opzet is het steeds de bedoeling geweest ook de informatie over meetgegevens te integreren in de gelanceerde mobiele applicatie. Om dat te realiseren is het eerst wenselijk geacht om een gemeenschappelijke toekomstvisie op het geluidsnetwerk en -metingen rond Schiphol te formuleren. Deze gemeenschappelijke toekomstvisie is in 2017 en 2018 door de ORS geformuleerd.

In 2018 heeft het Regioforum mandaat verleend voor het in beeld brengen van de mogelijkheden van beheer en bekostiging van een nieuw in te richten geluidmeetsysteem voor Schiphol dat invulling geeft aan de bovengenoemde visie. In het Regioforum van 14 juni 2019 is besloten dat eerst wordt afgewacht welke visie op de toekomst van een landelijk meetnetwerk en de bekostigings- en beheersstructuur wordt neergelegd vanuit het landelijk programma meten vliegtuiggeluid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan en het moment van oplevering kan alsdan een verdere behandeling en uitwerking van een nieuw meetnetwerk in de Omgevingsraad Schiphol overwogen worden door te bezien wat er dan nog ter aanvulling in deze regio nodig is en of dit een zaak is van de Omgevingsraad.

c. Geluidweerbericht

In het convenant Hinderbeperking bij het akkoord van 2008 is de ontwikkeling van een geluidweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. De luchtvaartsector heeft stappen gezet voor de ontwikkeling van een instrument voor de voorspelling van het baangebruik. De realisatie van een dergelijk instrument kan worden geïntegreerd met de stappen die eerder zijn gezet in het kader van de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol. Zodra de sector gereed is met het geluidweerbericht kan de integratie hiervan in één mobiele applicatie worden verkend.

d. Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Ook het NOMOS-meetnetwerk 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. Deze stap is in de opzet van de stroomlijning voorzien zodra de voorgaande stappen tot resultaat hebben geleid.

II. Uitvoering hinderbeperking

a. Geluidpreferent stelsel

Voor het verankeren van het geluidpreferent stelsel wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een LVB en een RMI opgesteld. Deze zullen in 2020 ter consultatie aan het Regioforum worden voorgelegd.

b. Nieuwe hinderbeperkende voorstellen 2018

b.1. Nachtnadering Zwanenburgbaan – Op 8 mei 2018 is door regio IJmond-Alkmaar een voorstel voor hinderbeperking ingediend. Dit voorstel sluit aan bij het voornemen van LVNL om oplossingen voor het aanvliegen op de secundaire banen te onderzoeken. Naar aanleiding hiervan is de Werkgroep nachtnadering Zwanenburgbaan opgericht en op 3 juni 2019 vond de startvergadering hiervan plaats. Het doel van het voorstel is het onderzoeken van mogelijke oplossingen voor een vaste nachtnadering op de secundaire banen. Vervolgens zijn er op 18 juli 2019 en 29 augustus 2019 werkgroep bijeenkomsten geweest. Tijdens deze bijeenkomsten heeft LVNL haar inzichten omtrent (milieu-)effectenverschillen tussen de huidige en nieuwe situatie met de werkgroep gedeeld en zijn het onderzoeksgebied, de (vaste) routes en toekomstperspectief van andere secundaire banen besproken. Dit is samengebracht in het Bestuurlijk Overleg op 9 september 2019. De komende periode zal worden vastgesteld of dat met de uitwerking van het ingediende voorstel het beoogde hinderbeperkende effect kan worden bereikt en zullen er in 2020 bijbehorende vervolgacties en werkzaamheden volgen.

b.2. Wijziging SID's Zwanenburgbaan in zuidelijke richting – Op 14 mei 2018 is door de bewonersvertegenwoordiger Polderbaan buitengebied een voorstel voor hinderbeperking ingediend. Naar aanleiding van dit voorstel is de Werkgroep wijziging SID's Zwanenburgbaan in zuidelijke richting opgericht. Op 2 mei 2019 vond de eerste vergadering van deze werkgroep plaats. Het doel van het voorstel is om de route van de starts (SID's) van de Zwanenburgbaan die naar het zuiden gaan, zowel overdag als in de nacht, iets naar het westen te verschuiven ter hoogte van Kudelstaart om ze vervolgens na Kudelstaart weer aan te laten sluiten op de bestaande route. De bocht in westelijke richting zou zodoende dan net na Rijsenhout worden ingezet en de route zou vervolgens ter hoogte van Burgerveen terug in oostelijke richting worden gebracht.

Op 17 juli en 15 oktober zijn er werkgroepbijeenkomsten geweest om de quickscan van dit voorstel en de bijbehorende resultaten hiervan te bespreken. In de werkgroep van 15 oktober is tevens gesproken over het opnemen van dit voorstel, in het kader van onderzoek naar verbetering van de SID's, in het door Schiphol op te stellen pakket van hinderreducerende maatregelen. Hieruit is een verzoek van de

bewonersdelegatie gekomen om dit te bespreken in een clustervertegenwoordigersoverleg. Naar aanleiding van dit clustervertegenwoordigersoverleg en de bijbehorende vervolgacties zullen er in 2020 werkzaamheden volgen voor dit voorstel.

c. Nieuwe hinderbeperkende voorstellen 2019

In 2019 is er door de bewonersvertegenwoordiging een aantal hinderbeperkende maatregelen ingediend die tevens in het verslag van de heer Alders over de resultaten van het overleg in de Omgevingsraad stonden. In de vergadering van het Regioforum op 14 juni 2019 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven dat zij een reactie op het verslag van Alders zullen geven. Dit is gedaan met de kabinetsbrief d.d. 5 juli. Daarin is aangegeven dat Schiphol wordt verzocht om een uitvoeringsplan hinderbeperking. In dit uitvoeringsplan worden de hinderbeperkende voorstellen die in de procedure van 2019 zijn ingebracht voorzien van een inhoudelijke reactie op de kansrijkheid bij verdere uitwerking. Op dit moment is de Omgevingsraad Schiphol nog in afwachting van dit uitvoeringsplan. Alsdan zal worden bezien of en op welke wijze een verdere behandeling in ORS-verband aan de orde is in 2020.

d. Nieuwe hinderbeperkende voorstellen 2020

Door de ORS wordt het belang onderkend om zorgvuldig om te gaan met nieuwe voorstellen voor hinderbeperking. De ORS kent een (jaarlijkse) procedure voor het indienen van nieuwe voorstellen. Gedurende het jaar kunnen vertegenwoordigers in de ORS nieuwe voorstellen voor hinderbeperking indienen. Eens per jaar worden de voorstellen behandeld. Voorstellen die zijn ingediend voor 15 mei, worden voor het einde van dat jaar behandeld. De behandeling van de nieuwe voorstellen wordt voorbereid 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 een onderzoeksbureau worden ingeschakeld. Ieder voorstel wordt daarbij getoetst op een aantal criteria.

e. Microklimaten – microklimaat Leimuiden

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. Vijf daarvan zijn definitief afgerond. De laatste is op dit moment nog in behandeling. Eind 2017 is het microklimaat ter besluitvorming voorgelegd aan het Regioforum. In het Regioforum is besloten nader onderzoek te doen naar de hinderbeleving in Kudelstaart. Dit aanvullend onderzoek vindt momenteel plaats. Op basis van het aanvullend onderzoek moet definitieve besluitvorming plaatsvinden.

f. Waypoint Uithoorn

De ORS heeft op basis van het rapport van de taskforce Zuidoosthoek op 30 oktober 2015 besloten tot een onderzoek - in samenwerking met afgevaardigden van de regio - naar de verplaatsing van *waypoint* EH037, 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 was in maart 2016 door een werkgroep ter hand genomen. Op verzoek van de gemeente Uithoorn is de uitvoering van het onderzoek in mei 2016 stilgelegd, waarna de gemeente in mei 2019 het Regioforum heeft verzocht dit onderzoek weer te hervatten. Het Regioforum heeft daarmee ingestemd.

Hiervoor is een werkgroep opgesteld die in september 2019 voor het eerst samengekomen is. Tijdens deze bijeenkomst is afgesproken om een onderzoek uit te laten voeren naar twee punten:

- De reden voor de verschuiving van beide routes [routebundels respectievelijk ten noorden en ten westen van de kern Uithoorn].
- Technische mogelijkheden om de routes (terug) te verschuiven, zoveel mogelijk weg van de bebouwing.

De leden van de werkgroep hebben verder besloten de mogelijkheden voor de ligging van de routebundels te toetsen op basis van de wettelijke criteria voor hinderbeperking zoals die ook worden gehanteerd in de “Procedure nieuwe voorstellen hinderbeperking”:

- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;
- Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;
- De effecten op de complexiteit van de operatie.

Ook de ruimtelijke aspecten, bedrijfseconomische aspecten, veiligheidsaspecten en de milieuaspecten binnen de betrokken regio worden betrokken bij de toets van het voorstel.

De bijeenkomst waarin deze effecten en standpunten zullen worden besproken moet, ten tijde van het opstellen van dit jaarplan, nog plaatsvinden. In 2020 zullen er vervolgacties en werkzaamheden plaatsvinden die voortkomen uit deze bijeenkomst.

g. Voorstel Bodegraven

In 2015 heeft het delegatieoverleg van de Omgevingsraad Schiphol besloten tot de inrichting van een tijdelijke werkgroep om een hinderbeperkend voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk te behandelen. Hiertoe heeft de werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van de (lokale) delegaties van de Omgevingsraad Schiphol, meerdere malen vergaderd om te komen tot voldoende beslisinformatie om een afweging te maken van het voorstel. Het voorstel hield een verlegging (oranje lijn) in van de vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) die over de kern Bodegraven loopt (linker blauwe lijn):



Het Regioforum heeft op 3 juni 2016 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. Het Regioforum heeft daarom toentertijd het voorstel afgewezen.

Op 29 oktober 2018 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Omgevingsraad Schiphol een verzoek doen toekomen om de werkgroep Bodegraven-Reeuwijk weer bijeen te roepen. Reden hiervoor is dat de Minister kennis heeft genomen van informatie en gevoerde gesprekken die een inwoner van de gemeente heeft aangeleverd en op basis waarvan de Minister voldoende aanleiding

zag om te laten onderzoeken wat de door hem “aangedragen nieuwe inzichten en omstandigheden betekenen voor het door de Omgevingsraad Schiphol op 3 juni 2016 genomen besluit over het voorstel voor aanpassing van de Lekko-vertrekroute van de Kaagbaan, zoals destijds ingediend door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk”.

Vanaf dat moment heeft het secretariaat van de Omgevingsraad Schiphol zich ingespannen om de bij het ministerie aangedragen informatie te verzamelen en te laten actualiseren. Op 3 juli 2019 heeft de Omgevingsraad daarnaast het verzoek van het ministerie ontvangen om in dezelfde werkgroep ook de mogelijke verlegging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L) te behandelen naar aanleiding van een verzoek hiertoe van een inwoner van Gouda (zie hieronder).

h. Voorstel Gouda

Op 19 juni 2019 hebben vertegenwoordigers van het ministerie en van het ORS-secretariaat van de Omgevingsraad een gesprek gevoerd met een inwoner van Gouda over zijn voorstel voor de verlegging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L). Vanwege de samenhang met de problematiek boven Bodegraven en Gouda-Oost heeft het ministerie de Omgevingsraad verzocht om de verlegging van beide routes in een werkgroep te beschouwen. Daarnaast heeft het ministerie verzocht om in het kader van een open en transparante aanpak, ervoor zorg te dragen dat zowel de gemeenten die reeds overlast ervaren als gemeenten die mogelijk bij verplaatsing van de routes hinder zullen ervaren, vertegenwoordigd zijn in de werkgroep. Daarom zijn naast de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de gemeente Gouda ook de gemeente Woerden en de gemeente Oudewater uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroep. Op 11 november 2019 vindt de eerste vergadering van deze werkgroep “Bodegraven-Gouda” plaats. Bij het opstellen van voorliggend jaarplan is het de verwachting dat de werkgroep ook in 2020 werkzaamheden zal verrichten.

i. 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. In het eerstvolgende jaarverslag van de ORS zullen de resultaten hiervan worden gepresenteerd.

j. Experimenten: Evaluatie en advies

De ORS heeft als wettelijke taak de Minister te adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. In 2020 zijn vooralsnog geen experimenten gepland.

III. Lopende operationele zaken

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

a. Jaarlijkse gebruiksprognose

Een werkgroep van de ORS begeleidt jaarlijks de totstandkoming van de Gebruiksprognose en de Evaluatie van de Gebruiksprognose. Op verzoek van het Regioforum zal de start van de werkgroep in 2020 eerder zijn dan voorgaande jaren, te weten in maart. Dit om een tijdige aanlevering van de stukken, voor de Regioforum-vergadering waarin hierover gesproken wordt, te bespoedigen. De werkgroep stelt eveneens een conceptadvies op over de Gebruiksprognose. Het conceptadvies over de Gebruiksprognose wordt voorgelegd aan het Regioforum en als advies van de ORS aan de Minister aangeboden. In dit advies wordt een antwoord gegeven op de vraag of de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het

komend 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.

Na afloop van het gebruiksjaar wordt de Gebruiksprognose geëvalueerd door Schiphol en ter bespreking aangeboden aan de werkgroep respectievelijk het Regioforum.

b. Kwartaalmonitor

Waar de Gebruiksprognose vooraf en de Evaluatie Gebruiksprognose achteraf informatie verschaffen over de effecten van de operatie voor de omgeving, vormt de monitoringsrapportage de meest actuele informatiebron over de scores op de geluid preferente regels voor het baangebruik en overige relevante informatie. De sector stelt de kwartaalmonitor op ten behoeve van het informeren van de ORS.

c. Groot baanonderhoud en overige werkzaamheden aan het rijbanenstelsel

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 gebruiksjaar.

d. Overig zaken/incidenten

In de loop van het jaar te bepalen.

IV. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling

a. 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: met name een onderwerp dat speelt rond respectievelijk de Gebruiksprognose en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).
- 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 leden van de ORS de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van onderzoeken op het terrein van fijnstof en ultrafijnstof.
- Luchthavenindelingsbesluit: indien er in 2020 wijzigingen zijn in het LIB zullen deze worden toegelicht in het Regioforum.

b. Leefbaarheid

- Hinderbelevingsonderzoek: Door de leden van de ORS is het belang onderstreept van een objectieve peiling van hinderbeleving in de omgeving van Schiphol die periodiek op een vergelijkbare wijze herhaald wordt, zodat ook ontwikkelingen in die hinderbeleving in beeld komen. Het periode-effect, waarbij de periode waarin naar hinderbeleving gevraagd wordt medebepalend is voor de uitkomst, dient hierbij voortaan nadrukkelijk te worden meegewogen. Door het veldwerk gelijkelijk over het jaar uit te smeren wordt dit periode-effect verwerkt in de resultaten. Bovendien levert deze methode na een jaar een inzicht per maand van de hinderbeleving die in de omgeving kan worden gepresenteerd. In 2018 is gestart met de zogenaamde Belevingsthermometer. Eind 2019 wordt de presentatie van de eerste resultaten voorzien. In 2020 worden de werkzaamheden in het kader van de Belevingsthermometer gecontinueerd.

- Convenant Leefomgeving/invulling en voortgang Stichting leefbaarheidsfonds (SLS): Periodiek wordt de voortgang van de tweede tranche besproken in het Regioforum.

V. Kennis, informatie en communicatie

a. 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 dit programma vindt plaats, afgestemd op de behoeften van de leden. Hierbij is de wens uitgesproken om de vorm van openbare critical review sessie terug te laten komen. Onderwerpen die daarvoor zijn aangedragen zijn: specifieke hinderbeperkende voorstellen (nader in te vullen) en de betekenis van luchtvracht. Het secretariaat zal de invulling hiervan coördineren.

b. Website

De website www.omgevingsraadschiphol.nl is het belangrijkste kanaal voor externe communicatie van de ORS en bevat algemene en actuele informatie van de ORS, nieuws van de ORS, een uitgebreid archief, informatie over de leden en een agenda.

c. OmgevingsInfoSchiphol

Met de app OmgevingInfoSchiphol kunnen omwonenden van Schiphol via smartphone, tablet of computer informatie over het actuele vliegverkeer rond Schiphol raadplegen. Toekomstige uitbreiding van de app is onderwerp van gesprek in de ORS. De app is vormgegeven als een basisapplicatie waaraan elementen kunnen worden toegevoegd. De evaluatie en eventuele uitbreiding van de OmgevingInfoSchiphol is onderdeel van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.

d. Bijeenkomst brede bewonersvertegenwoordiging

Minimaal 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 een thema dat de aandacht vraagt.

e. Digitale Archief functie

In 2019 is door het secretariaat uitwerking gegeven aan het verzoek van het Regioforum om stukken ten behoeve van het Regioforum op een effectievere manier digitaal te ontsluiten. De voorgestelde manier betreft het digitaal vergaderen middels iBabs. In het eerste halfjaar van 2020 zal getoetst worden of deze manier wenselijk en effectief blijkt, alvorens te besluiten om definitief verder te gaan met iBabs.

VI. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers

Door het consultatie- en adviestraject dat in het najaar van 2018 plaats heeft gevonden en de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol in 2019 zijn de verkiezingen die gepland stonden voor het najaar van 2018 verplaatst naar 2020. De uitgangspunten voor verkiezingen staan vermeld in het Instellingdocument van de ORS van 29 januari 2015.

Het doel van de verkiezingen is te komen tot een vertegenwoordiging van de bewonersorganisaties uit de regio die zich richten op de leefomgeving van Schiphol. Per ieder van de vijf clusters verkiezen de kiescolleges voor respectievelijk het binnen- en buitengebied een clustervertegenwoordiger.

Zowel individuele omwonenden als bewonersorganisaties in de regio van Schiphol worden actief geïnformeerd over de aanstaande verkiezingen. De aankondiging van de bewonersverkiezingen geschiedt onder andere via advertenties in lokale kranten, berichten op websites en via berichtgeving aan de huidige achterbanorganisaties. Reeds geregistreerde bewonersorganisaties wordt gevraagd hun status als achterbanorganisatie opnieuw te bevestigen. Bewonersorganisaties die nog niet geregistreerd zijn worden (opnieuw) uitgenodigd om zich te registreren als achterbanorganisatie.

Na aankondiging van de verkiezingen krijgen de achterbanorganisaties ruim de tijd om zich te registreren volgens de voorwaarden die zijn opgenomen in het bestuursreglement en het bewonersreglement in het Instellingsdocument. Vervolgens wordt steekproefsgewijs gecontroleerd of de achterbanorganisaties voldoen aan de gestelde vereisten.

Correct geregistreerde bewonersorganisaties wijzen een kiesman aan die zal deelnemen aan het kiescollege en kunnen bovendien een kandidaat-clustervertegenwoordiger voordragen. De voorzitter van de ORS stelt voorafgaand aan de verkiezingen vast of iedere voorgedragen kandidaat-clustervertegenwoordiger voldoet aan de in het bewonersreglement gestelde voorwaarden. De tien kiescolleges kiezen vervolgens ieder een clustervertegenwoordiger.

Het secretariaat organiseert de verkiezingsvergadering en maakt hiervan een verslag. De verkiezingsvergaderingen worden voorgezeten door de voorzitter van de ORS of een door hem/haar aangewezen vervanger. De voorzitter rapporteert schriftelijk aan de ORS over de verkiezingen en de gekozen clustervertegenwoordigers.

Op basis van de ervaringen van de bewonersverkiezingen in 2014 is in samenspraak met de bewonersdelegatie in 2018 onderzocht of herziening van elementen van het verkiezingsproces nodig is. De nadere uitwerking van het verkiezingsproces en de exacte planning van de verkiezingen worden in 2020 voorgelegd aan het Regioforum.

VII. Algemene overlegstructuur

a. College van Advies

Geen vergaderingen gepland.

b. Regioforum

Ieder kwartaal.

c. Overig

Agenda-overleg Regioforum, werkgroepen, bilaterale overleggen, informatiebijeenkomsten