

# 1. Jaarplan 2018

## College van Advies

### I. Adviesaanvragen

#### *Toekomstbestendig normen- en handhavingstelsel en wonen en vliegen middellange termijn*

Op 14 maart 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een adviesaanvraag van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangen voor nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In deze adviesaanvraag zijn de drie onderwerpen opgesomd die in het advies een plek krijgen:

- 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.

Parallel aan het adviestraject over de toekomstbestendigheid van het stelsel is ook advies gevraagd over “wonen en vliegen” op de middellange termijn. In de adviesaanvraag van 13 september 2016 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*”.

De adviesaanvragen worden in samenhang met elkaar gezien. De scope van de beraadslagingen tussen partijen naar aanleiding van de twee adviesaanvragen beperkt zich daarbij niet tot de genoemde onderwerpen. De beraadslagingen zullen ook een verkenning inhouden van de contouren van een nieuw akkoord dat de periode tot 2030 in ogenschouw neemt. Dit perspectief creëert mogelijk de ruimte die nodig is voor het oplossen van de vraagstukken uit de adviesaanvragen.

#### *Plan van aanpak en planning*

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.

### *Voortgang*

In het voorjaar van 2017 heeft het ministerie de Omgevingsraad bericht dat wegens de gewenste zorgvuldigheid en correctheid in de implementatie van het nieuwe geluidsmodel, Doc29, een vertraging is opgetreden. De oplevering van het totaalbeeld van de geluidsberekeningen en de daarop gebaseerde planning uit het plan van aanpak werden daardoor evenredig vertraagd. Daarnaast heeft de voorzitter vastgesteld dat het voor de visievorming en de positiebepaling van enkele delegaties noodzakelijk is om eerst te kunnen beschikken over de feitenbasis. Deze feitenbasis dient bovendien aangevuld te worden met twee extra elementen:

- Een analyse van de luchtruimcapaciteit door LVNL en CLSK, in samenspraak met het departement van IenW en Defensie.
- Een integrale veiligheidsstudie, uitgevoerd in opdracht van het ministerie van IenW, naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake Schiphol.

De voorzitter heeft de staatssecretaris daarom op 13 juli 2017 geïnformeerd over de feitenbasis waarover de Omgevingsraad dient te kunnen beschikken alvorens over te kunnen gaan tot een gedegen advisering.

Op 13 oktober 2017 heeft het ministerie van IenW in een brief aan Schiphol vastgelegd welke aanvullende analyses in de op te leveren milieueffectrapportage onmisbaar zijn. In een brief aan de Omgevingsraad Schiphol en aan de initiatiefnemer van de milieueffectrapportage heeft de staatssecretaris op 17 oktober 2017 geconstateerd dat er op bepaalde punten in de effectberekeningen grote verschillen in uitkomsten zijn tussen de eerder gepresenteerde berekeningen uitgevoerd met het Nederlands Rekenmodel en de met het nieuwe rekenmodel Doc29 uitgevoerde berekeningen. Daarnaast heeft de staatssecretaris vastgesteld dat de discussie binnen de sector over de gehanteerde aannames inzake dienstregeling en operatie nog niet is afgerond.

Vanwege het belang van een correcte feitenbasis als fundament voor de advisering over de ontwikkeling van Schiphol heeft de staatssecretaris de initiatiefnemer verzocht de effectberekeningen eerst te doen uitgaan nadat het bevoegd gezag zich ervan heeft kunnen vergewissen dat de milieueffectrapportage aan de gestelde eisen voldoet. Alsdan zal de Omgevingsraad Schiphol de adviesaanvragen voortvarend ter hand nemen.

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

1. De afspraken uit de Aldersakkoorden staan;
2. Kabinetbesluit 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.

Na advisering door de ORS zal besluitvorming door het kabinet plaatsvinden.

## **II. Implementatie nieuw normen- en handavingsstelsel**

### *Milieueffectrapportage*

Sinds het advies van de Alderstafel Schiphol van 8 oktober 2013 over het nieuwe normen- en handavingsstelsel wordt gewerkt aan het omzetten van dit advies in regelgeving. De door Schiphol, de exploitant, als initiatiefnemer op te stellen milieueffectrapportage vormt een belangrijke stap hierin als onderbouwing van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB).

#### *Gelijkwaardigheid: kader voor toekomstige actualisaties*

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

Mede aan de hand van dit kader zal voor toekomstige nieuwe gevallen bepaald worden of, wanneer en op welke wijze een actualisatie dient plaats te vinden.

### **III. Operatie en hinderbeperking**

#### *Dwars- en staartwindlimieten*

In 2016 zijn de werkzaamheden van de werkgroep dwars- en staartwind afgerond. 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. Binnen deze afgegeven kaderstelling zal de ruimte voor eventuele aanpassing van de dwars- en staartwindlimieten in het normen- en handhavingstelsel worden bepaald op basis van het onderzoek dat onder begeleiding van de werkgroep tot stand is gebracht. De behandeling van de uitkomsten in het College van Advies worden gekoppeld aan de consequenties van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid meegenomen in het adviestraject voor de middellange termijn.

#### *Definitieve oplossing 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 is het nu aan de staatssecretaris om een besluit te nemen over een mogelijke alternatieve tijdelijke oplossing.

#### *Luchtruimontwikkelingen*

In 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad Airport met naderings- en vertrekroutes na een uitgebreid consultatieproces vastgesteld waardoor er ruimte is geboden voor 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer. Opening van Lelystad Airport is voorzien op 1 april 2019. Het consultatieproces voor de aansluitingsroutes naar de hogere luchtlagen zijn in 2017 gestart. Het is duidelijk dat het huidige Nederlandse luchtruim op dit moment slechts beperkt ruimte biedt voor optimalisaties van routes en voor verdere groei van Lelystad Airport (tot 10.000 vliegtuigbewegingen) en andere luchthavens in Nederland. De regering heeft in haar coalitieakkoord bepaald dat de in de Nota Luchtvaart afgesproken herziening van het luchtruim zo spoedig mogelijk uitgevoerd dient te worden.

Ontwikkelingen in het luchtruim kunnen in meer of mindere mate effecten hebben op de omgeving. Hierdoor is overleg met de omgeving van groot belang. Om effectief en tijdig overleg over dit soort (mogelijke) ontwikkelingen mogelijk te maken informeert het ministerie en LVNL de partijen gedurende het jaar over (mogelijke) luchtruimontwikkelingen. Het ministerie heeft aangegeven hiervoor een plan van aanpak te zullen opstellen. In de Omgevingsraad Schiphol zullen de ontwikkelingen en voornemens worden besproken daar waar de luchtruimontwikkelingen effect hebben in het werkingsgebied van de Omgevingsraad.

#### **IV. Selectiviteit**

##### *Verkeersverdelingsregel ('Luchthavensysteem')*

In 2015 is de besluitvorming over Lelystad Airport afgerond. Met het nagenoeg bereiken van de grens van jaarlijks 500.000 vliegtuigbewegingen is een effectief selectiviteitsbeleid noodzakelijk.

Het ministerie heeft in 2017 de uitwerking van een verkeersverdelingsregel gepresenteerd, als ondersteuning van een luchthavensysteem Schiphol-Lelystad. Het College van Advies is over de voortgang van de uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium door het Ministerie van IenW geïnformeerd. In dit proces zijn naast de partijen van de Omgevingsraad Schiphol ook de luchtvaartmaatschappijen die Nederland vliegen geconsulteerd.

De maatregel zal volgens planning in 2018 aan de Europese Commissie worden voorgelegd in een notificatietraject. Hierna volgt een nationaal- en EU-regelgevingstraject met uiteindelijk publicatie in het Staatsblad en mogelijke inwerkingtreding per 1 april 2019.

## 2. Jaarplan 2018

### Regioforum

#### I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening

Met de realisatie van de mobiele webapplicatie in 2017 is de eerst grote stap gezet in de stroomlijning van de informatievoorziening en dienstverlening. In de applicatie zijn Vliegverkeer InZicht en Wonen bij Schiphol geïntegreerd en zijn nieuwe elementen toegevoegd zoals het actuele baangebruik en de verklaring van het baangebruik.

In 2018 zullen de volgende elementen worden uitgewerkt in het kader van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.

##### Geluidmetingen

Tijdens de ontwikkeling van het applicatie bleek het niet mogelijk om de geluidmetingen van NOMOS toe te voegen aan de applicatie. Hierop is besloten om in 2017 een verkenning te doen naar de informatievoorziening over geluidmetingen.

De eerste stap in 2018 is uitwerking geven aan de toekomstverkenning naar informatievoorziening van geluid meten rond Schiphol. Er zal worden onderzocht hoe geluidmetingen kunnen worden gebruikt voor het meten voor vlootinformatie, het valideren van geluidberekeningen en het creëren van een gemeten 'geluidslandschapskaart'. Om invulling aan deze functies te geven zal gekeken moeten worden naar de opzet van het geluidmeetsysteem. Het huidige NOMOS-meetsysteem is kwalitatief goed, maar sluit mogelijk in kosten en opzet niet aan bij de gewenste functies (vlootinformatie, validatie en geluidslandschapskaart) van een toekomstig meetsysteem. Voor het herinrichten van het geluidmeetsysteem geldt evenzeer dat een aanpassing moet leiden tot het verbeteren van de informatievoorziening enerzijds en het creëren van een efficiëntievoordeel anderzijds.

Na de succesvolle uitwerking van de toekomstverkenning wordt informatie over geluidmetingen geïmplementeerd in de mobiele applicatie.

##### Geluidweerbericht

In het convenant Hinderbeperking bij het akkoord van 2008 is de ontwikkeling van een geluidweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een dergelijk instrument voor de voorspelling van het baangebruik in opdracht van de luchtvaartsector. Als de onderzoeken naar het geluidweerbericht een positief resultaat oplevert kan het geluidweerbericht worden toegevoegd aan de mobiele applicatie.

##### Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van Bas, waarmee veel middelen van de sector gemoeid zijn. Ook het NOMOS-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 is dit vraagstuk van klachtenafhandeling / dienstverlening op te pakken nadat de stappen 1a en 1b zijn afgerond. Dit draagt eraan bij dat er spoedig tastbare resultaten worden geboekt door te concentreren op de eerste stap. Voor deze derde afzonderlijke stap geldt dat beide geformuleerde randvoorwaarden eveneens voluit gelden: een aanpassing kan alleen plaatsvinden als deze effectiever én efficiënter is.

## II. Uitvoering hinderbeperking

### *Microklimaten*

Het convenant Hinderbeperking korte termijn (2007), het convenant Hinderbeperking middellange termijn (2008) en het advies van de Alderstafel van 2010 over het nieuwe normen- en handhavingstelsel hebben samen geleid tot de afspraak dat in totaal in zes regio's een microklimaatonderzoek zou worden uitgevoerd. Vier daarvan zijn definitief afgerond. Het microklimaat Leimuiderdijk ligt ter besluitvorming voor in het Regioforum van 1 december 2017. Het microklimaat onderzoek Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn is stilgelegd en leidt mogelijk in 2018 tot een vervolgactie.

### Zuidoosthoek: Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn

Het College van Advies 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 Omgevingsraad Schiphol heeft besloten deze maatregel nader te onderzoeken met afgevaardigden van de regio. Dit is in maart 2016 door een werkgroep ter hand genomen. Op verzoek van de gemeente Uithoorn is de uitvoering van het onderzoek (tijdelijk) stilgelegd.

### *Jaarlijkse procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking*

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

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

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

Het Rijk heeft de Omgevingsraad Schiphol 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 Omgevingsraad Schiphol eveneens opdracht gegeven de ontwikkelingen rondom parallel starten te blijven monitoren. In het vorige jaarplan is aangegeven dat deze elementen in de resultaten van de tweede vierjaarlijkse evaluatie zullen worden meegenomen. Omdat deze gekoppeld is aan het adviestraject voor de middellange termijn dreigt de monitoring op deze twee onderdelen ook op zich te laten wachten. Daarom is voor deze twee onderdelen inmiddels opdracht verstrekt de stand van zaken in beeld te brengen en zullen de resultaten hiervan in het eerstvolgende jaarverslag van de ORS worden gepresenteerd.

### *Experimenten: Evaluatie en advies*

De Omgevingsraad Schiphol heeft als wettelijke taak de verantwoordelijke bewindspersoon te adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. Voor 2018 zijn vooralsnog geen experimenten gepland, maar niet uit te sluiten is dat een dergelijk experiment aan de orde zal komen.

### *Tweede vierjaarlijkse evaluatie van de afspraken*

De twee adviesaanvragen van het ministerie van IenW aan het College van Advies vormen in 2018 de basis voor overleg over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2030. De beraadslagingen naar aanleiding van deze adviesaanvragen betekenen onder meer een verkenning van de contouren van een nieuw akkoord, waarin ruimte gecreëerd wordt voor het oplossen van de vraagstukken uit de adviesaanvragen. Een evaluatie van de mate waarin de afspraken uit het verleden zijn uitgevoerd, en die bovendien mogelijk de basis zijn voor nieuwe afspraken, maakt dat de tweede evaluatie onderdeel zal zijn van de feitenbasis voor de advisering over de middellange termijn.

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

### Kwartaalmonitor

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

### Groot baanonderhoud

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

### Overig zaken/incidenten

In de loop van het jaar te bepalen.

## **IV. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling**

### *Ruimte*

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

### Externe veiligheid

Externe veiligheid is met name een onderwerp dat speelt rond respectievelijk de Gebruiksprognose en het 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 Omgevingsraad Schiphol de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van onderzoeken op het terrein van fijnstof en ultrafijnstof.

### Luchthavenindelingsbesluit

Indien er in 2018 wijzigingen zijn in het LIB zal dat besproken worden.

### *Leefbaarheid*

#### Hinderbelevingsonderzoek

Door de leden van de Omgevingsraad Schiphol 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 maandelijkse barometer van hinderbeleving op die in de omgeving kan worden gepresenteerd. De uitwerking van deze aangepaste methode voor het hinderbelevingsonderzoek wordt in 2018 door de werkgroep begeleid en afgestemd met het Regioforum.

#### Voortgang convenant Leefomgeving/invulling en voortgang leefbaarheidsfonds

Periodiek wordt de voortgang van de tweede tranche besproken in het Regioforum.

#### *Grondgeluid*

Op 3 maart 2017 heeft het Regioforum geconcludeerd dat gegeven de uitkomsten van de onderzoeken en analyses die in dit dossier uitgevoerd zijn, de verwachting niet reëel is dat verder onderzoek tot haalbare én effectieve hinderbeperkende maatregelen zal leiden. Gelet op de inspanningen en middelen die de afgelopen jaren zijn ingezet voor dit dossier kan daarom redelijkerwijs van de ORS, dan wel van haar individuele leden, niet worden verwacht dat verdere inspanningen op dit dossier gepleegd worden.

Hoewel op het gebied van hinderbeperking alle denkbare opties onderzocht zijn, zijn er evenwel maatregelen denkbaar die voor de beleving van de bewoners van het gebied in de nabijheid van de luchthaven een positieve bijdrage kunnen leveren. Dit soort maatregelen bevinden zich echter niet binnen het kader van de ORS. Integrale gebiedsontwikkeling kan op de langere termijn soelaas bieden voor Badhoevedorp.

Voor de Omgevingsraad Schiphol is hierin echter geen verdere rol weggelegd. De aanbeveling aan de bevoegde gezagen in het gebied is om het thema van grondgeluid mee te nemen in de gesprekken en beleidsvorming rond de integrale gebiedsontwikkeling, zonder dat daarbij verwachting mag ontstaan dat maatregelen feitelijk waarneembaar tot een afname van grondgeluid in Badhoevedorp leiden. De



bedoelde integrale gebiedsontwikkeling richt zich in die zin meer op *beleving* dan op *hinderbeperking*. 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.

## **V. Kennis, informatie en communicatie**

### *Kennisprogramma*

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

Gelet op de gemeenteraadsverkiezingen die in het voorjaar van 2018 plaatsvinden ligt de focus van het kennisprogramma in 2018 op het faciliteren van kennisdeling met de nieuwe bestuurders. Over de vormgeving hiervan zal afstemming plaatsvinden met de BRS om zoveel als mogelijk maatwerk te kunnen leveren. In het 2019 zal de focus in het kennisprogramma liggen op de bewonersdelegatie in verband met de verkiezingen van de bewonersvertegenwoordigers in het najaar van 2018.

### *Website*

De website [www.omgevingsraadschiphol.nl](http://www.omgevingsraadschiphol.nl) is het belangrijkste kanaal voor externe communicatie van de Omgevingsraad Schiphol en bevat algemene en actuele informatie van de Omgevingsraad Schiphol, nieuws van de Omgevingsraad Schiphol (of haar leden), een uitgebreid archief, informatie over de leden en een agenda.

### *Nieuwsbrief*

De Omgevingsraad Schiphol stuurt periodiek een nieuwsbrief (ongeveer 4 keer per jaar) naar een brede groep van leden en andere belangstellenden. Geïnteresseerden kunnen zich inschrijven voor de nieuwsbrief via de website van de Omgevingsraad Schiphol. De verzendlijst telt ruim 600 personen.

### *Lespakket Schiphol*

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

### *Bijeenkomst brede bewonersvertegenwoordiging*

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

## **VI. Tussentijdse evaluatie**

Het Ministerie van IenW heeft als bevoegd gezag toegezegd om te zullen reflecteren op het functioneren van de Omgevingsraad Schiphol. Deze tussentijdse evaluatie loopt vooruit op de formele evaluatie als bedoeld in de Wet luchtvaart (zie hoofdstuk 3 Meerjarenperspectief).

## **VII. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers**

Met ingang van 1 januari 2019 eindigt de vierjarige zittingstermijn van de huidige tien clustervertegenwoordigers die samen de bewonersdelegatie vormen in de Omgevingsraad Schiphol. In het najaar van 2018 vinden daarom verkiezingen plaats. De uitgangspunten voor verkiezingen staan in het Instellingdocument van de Omgevingsraad Schiphol van 29 januari 2015 vermeld.

### *Doel bewonersverkiezingen*

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. De tien gekozen clustervertegenwoordigers die hieruit voortkomen en zitting hebben in het Regioforum bepalen vervolgens in gezamenlijkheid welke drie clustervertegenwoordigers de bewonersdelegatie in het College van Advies vormen.

### *Verkiezingsproces in een notendop*

Zowel individuele omwonenden als bewonersorganisaties in de regio van Schiphol worden reeds voor de zomer(vakantie) 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 een paar maanden de tijd om zich te registreren volgens de voorwaarden die zijn opgenomen in het bestuursreglement en het bewonersreglement in het Instellingsdocument. Vervolgens controleert de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol steekproefsgewijs 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 Omgevingsraad Schiphol stelt voorafgaand aan de verkiezingen vast of iedere voorgedragen kandidaat-clustervertegenwoordiger voldoet aan de in het bewonersreglement gestelde voorwaarden. De tien kiescolleges kiezen vervolgens in het najaar ieder een clustervertegenwoordiger.

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

Na de verkiezingen worden de tien clustervertegenwoordigers, alsmede de drie daarvan die worden afgevaardigd voor het College van Advies, benoemd door de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol.

### *Uitwerking van de planning voor 2018*

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

worden vastgelegd in een protocol en voorgelegd aan het Regioforum. Vervolgens wordt op basis van dat protocol uitvoering gegeven aan de bewonersverkiezingen.

### 3. Meerjarenperspectief

Voor het meerjarenperspectief van het werkprogramma van de Omgevingsraad Schiphol zijn drie elementen richtinggevend:

1. Nationale kaders.
2. Afspraken tussen de partijen in de ORS.
3. Europeesrechtelijke ontwikkelingen: *Balanced approach*.

#### I. Nationale kaders

##### *Wet*

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

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

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

##### *Memorie van Toelichting*

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

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

Omdat beide functies in de praktijk hun effectiviteit hebben bewezen en het daarom wenselijk is ze allebei te laten voortbestaan, is besloten ze onder te brengen in één overkoepelend platform, de Omgevingsraad Schiphol. De Omgevingsraad Schiphol kan worden gezien als de wettelijke opvolger van de CROS in aangepaste vorm. In het gewijzigde artikel 8.34 van de Wet luchtvaart is de Omgevingsraad Schiphol verankerd. De taak van de Omgevingsraad Schiphol is opgenomen in het gewijzigde artikel 8.35 van de Wet luchtvaart. Op basis hiervan heeft de Omgevingsraad Schiphol tot doel een duurzame ontwikkeling, inpassing en gebruik van de luchthaven in zijn omgeving te bevorderen. De daarbij behorende meer concrete taken zijn opgenomen in het tweede lid van artikel

8.35. Het is de bedoeling dat de betrokken partijen door middel van overleg, consultatie en advies zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven. Hiermee is een voortzetting gewaarborgd van zowel de taken op het regionale vlak van de CROS als de (bovenregionale) adviesfunctie op strategisch niveau van de Alderstafel Schiphol.

## **II. Afspraken tussen de partijen in de ORS**

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

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

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

### *Adviestrajecten middellange termijnontwikkeling*

In de volle breedte van dit werkprogramma, dat de partijen bij de instelling van de Omgevingsraad Schiphol overeen zijn gekomen, liggen twee adviesaanvragen van het kabinet voor. Deze adviestrajecten voor de middellange termijnontwikkeling raken de invulling van de werkzaamheden van de Omgevingsraad Schiphol voor de komende jaren. Niet alleen in de vorm van het tot stand brengen van de gevraagde adviezen, maar ook als het gaat om het bieden van een overleginfrastructuur bij de begeleiding van de uitwerking van (onderdelen van) die adviezen. De aard van de nog te maken afspraken in het kader van de adviestrajecten zullen dus in sterke mate bepalend zijn voor de concrete invulling van het werkprogramma van de Omgevingsraad Schiphol op middellange termijn. Op dit moment kan daarop in dit jaarplan voor 2018 niet vooruitgelopen worden, omdat het aan de partijen is om tot een invulling te komen.

## **III. Europeesrechtelijke ontwikkelingen: *Balanced approach***

In 2016 is de Europese verordening (nr. 598/2014) van kracht geworden waarin de '*balanced approach*' is neergelegd voor de luchthavenontwikkeling. Europese verordeningen werken rechtstreeks door in de lidstaten.

In de Europese verordening worden bindende richtlijnen gegeven voor de invoering van operationele beperkingen op luchthavens ten behoeve van behoud of verbetering van de geluidskwaliteit in de omgeving. De werkwijze die in de verordening wordt voorgeschreven sluit nauw aan bij de wijze

waarop de Omgevingsraad Schiphol in de Nederlandse wetgeving een rol heeft bij het zoeken naar een balans.

De verordening is van toepassing bij het invoeren van vliegbeperkingen op en rond de luchthaven die ingevoerd zijn na 13 juni 2016. De eerder ingevoerde beperkingen hoeven niet opnieuw beoordeeld te worden. Ook kleine wijzigingen die geen grote gevolgen hebben voor de capaciteit hoeven niet beschouwd worden.

De verordening richt zich op de exploitatiebeperking. Hiervoor wordt de volgende definitie gegeven: “een geluidsgerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden.”

De wijze waarop de geluidsbeheersing in de omgeving van Schiphol benaderd wordt, bevat al veel elementen uit de procedure die beschreven is in EU 598/2014 art.5. De volgende onderdelen uit artikel 5 zijn te herkennen in de aanpak rond Schiphol:

- Lid 1: De geluidsniveaus rond Schiphol worden berekend met Doc29.
- Lid 2a: De doelstellingen inzake geluidhinderbestrijding zijn beschreven in het actieplan geluid.
- Lid 2d: Door de betrokkenheid van de sector en LVNL is het meenemen van het algemeen luchtvervoersbelang en veiligheid in behoorlijke mate gewaarborgd.
- Lid 2<sup>e</sup>, 2f en 2g: Via de ORS worden alle betrokkenen vroegtijdig in verregaande mate geraadpleegd over de voornemens. Voorts is het LVB MER-plichtig waardoor er mogelijkheid is tot inspraak en indiening van zienswijzen.
- Lid 2b en 2c zijn minder herkenbaar. Een duidelijke inventarisatie van maatregelen en een inzicht in de kosteneffectiviteit van elk is niet zo expliciet gegeven. Er is voorts geen aparte geschillenbeslechting zoals in 2h wordt voorzien.

Een aantal aspecten van de “evenwichtige benadering” uit lid 3 van art. 5 komen in de aanpak rond Schiphol wel aan de orde, echter op verschillende plekken en momenten en niet zo direct aan elkaar gekoppeld.

In 2018 zal in overleg met het bevoegd gezag worden geïnventariseerd op welke wijze de doorwerking van deze verordening van betekenis is en hoe het afwegingsinstrumentarium dat hierbij toegepast kan worden (verder) kan worden geoperationaliseerd.

## 4. Algemene overlegstructuur

### College van Advies

ieder kwartaal.

### Regioforum

ieder kwartaal.

### Delegatieoverleg

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

### Overig

Werkgroepen, bilaterale overleggen, etc.