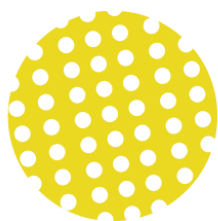


24 april 2019

Verlag besprekingen Schiphol en Omgeving

Hans Alders



Omgevingsraad
Schiphol

Minister Peijs aan Kamer d.d. 25 oktober 2006 (12,5 jaar):

- Rijk voorziet één overlegtafel waar zowel betere benutting milieuruimte als hinderbeperkende en compenserende maatregelen worden besproken
- Rijk organiseert overleg onder leiding van onafhankelijk voorzitter
- J.G.M. Alders is door partijen aangedragen om overleg voor te zitten
- Ook Tweede Kamer zal bij gehele proces worden betrokken en geïnformeerd wanneer relevante resultaten worden bereikt of bij relevante situaties

Hoofdpunten afgelopen 12,5 jaar

1. Akkoord Schiphol korte termijn tot 2010

Instemming kabinet (29665, nr. 49) en Kamer (29665, nr. 57: 94 stemmen)

2. Akkoord Schiphol middellange termijn tot en met 2020

Instemming kabinet (29665, nr. 119) en Kamer (29665, nr. 128: 107 stemmen)

3. Advies Eindhoven

Instemming kabinet (31936, nr. 45) en Kamer (31936, nr. 51: 133 stemmen), gevolgd door luchthavenbesluit

4. Advies nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol

Uitgevoerd na overleg met Kamer in 2-jarig experiment (29665, nr. 152)

5. Advies Lelystad

Instemming kabinet (31936, nr. 115) en Kamer (31936, nr. 97/183: 84/77 stemmen), gevolgd door luchthavenbesluit

6. Advies uitvoering nieuw normen- en handhavingstelsel en tussentijdse evaluatie

Instemming kabinet (Kamerstuk 29665, nr. 190), gevolgd door Wet luchtvaart met steun Kamer in 2016 (144 stemmen)

7. Advies inrichting Omgevingsraad

Instemming kabinet (Kamerstuk 29665, nr. 202), opgenomen in Wet luchtvaart met steun Kamer in 2016 (144 stemmen)

Erkentelijkheid voor vertrouwen Kamer bij deze en overige van 40 adviezen afgelopen 12,5 jaar (1)

1. Akkoord Schiphol korte termijn tot 2010 (2007)
2. Akkoord Schiphol middellange termijn t/m 2020 (2008)
3. Verkenning marktontwikkeling tot 2020 (2009)
4. Advies Eindhoven Airport (2010)
5. Advies nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol (2010)
6. Advies over te hanteren evaluatiecriteria bij het experiment met het nieuwe stelsel (2010)
7. Uitvoeringsprogramma ontwikkeling Eindhoven Airport (2011)
8. Advies inzake de betrokkenheid van de niet-mainportgebonden carriers (2011)
9. Advies inzake de betrokkenheid van de niet aan Tafel vertegenwoordigde bewoners (2012)
10. Advies over het samenvoegen CROS-Alderstafel (2012)
11. Advies Lelystad Airport (2012)
12. Advies Gebruiksprognose 2013 (2012)
13. Akkoord alternatief CDA-pakket Schiphol (2012)
14. Rapport Commissie Shared Vision met evaluatie uitvoering selectiviteitsbeleid – 1 (2012)
15. Rapport Commissie Shared Vision met advies uitvoering selectiviteitsbeleid - 2 (2013)
16. Uitvoeringsprogramma ontwikkeling Lelystad Airport (2013)
17. Advies nieuw normen- en handhavingstelsel en 4-jaarlijkse evaluatie (2013)
18. Advies Gebruiksprognose 2014 (2013)
19. Advies oprichting Omgevingsraad Schiphol (2014)
20. Advies verbeterpunten informatievoorziening baangebruik (2014)

Erkentelijkheid voor vertrouwen Kamer bij deze en overige van 40 adviezen afgelopen 12,5 jaar (2)

21. Advies ontsluitingsroutes Lelystad (2014)
22. Verkenning marktontwikkelingen luchtvaart (2014)
23. Advies transformatie woningbouw (2014)
24. Advies clusterindeling en bewonersverkiezingen ORS (2014)
25. Advies Gebruiksprognose 2015 (2014)
26. Advies over de norm voor de 4e baan-regel (2015)
27. Advies ontwerp-experimenteerregeling voor normen- en handhavingstelsel (2015)
28. Advies gecorrigeerde criteria voor gelijkwaardigheid (2015)
29. Evaluatie fase 1 en advies fase 2 Eindhoven (2015)
30. Advies vergroten draagvlak openstellingstijden Eindhoven Airport (2015)
31. Advies Gebruiksprognose 2016 (2015)
32. Advies vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures: vanaf 22:30 uur (2015)
33. Advies Gebruiksprognose 2017 (2016)
34. Consultatie aansluitroutes Lelystad (2017)
35. Advies vaststelling maximum aantal nachtvluchten voor gebruiksjaar 2018 (2017)
36. Advies mogelijke alternatieve tijdelijke oplossing voor ARTIP2C (2017).
37. Advies Gebruiksprognose 2018 (2017).
38. Omgevingsmanagement luchthavens – werkwijze ORS en Alderstafels (2017)
39. Advies Gebruiksprognose 2019 (2018)
40. Verslag bespreking en maatschappelijke consultatie middellange termijnontwikkeling Schiphol t/m 2030 (2019)

Adviesaanvragen ontwikkeling na 2020

Minister heeft twee aanvragen voorgelegd:

- ‘wonen en vliegen’: ruimte voor ambities luchtvaart én woningbouw met “een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder”
- ‘toekomstbestendig nieuw normen en handhavingstelsel’
 - 50-50-verdeling hinderbeperking
 - 4^e baanregel
 - Nachtvluchten

In kaderstelling wordt uitdrukkelijk gevraagd om:

- “een ontwikkelperspectief voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer op Schiphol in de periode tot en met 2030” naast:
- “een gelijkwaardige bescherming van de omgeving”

Brede maatschappelijke consultatie

4 juni 2018 heeft Minister verzocht om brede maatschappelijke consultatie als onderdeel lopende adviestrajecten (*motie Dijkstra*)

Deze is uitgevoerd en bestaat uit zeven onderdelen:

1. Besprekingen binnen Omgevingsraad Schiphol (ORS)
2. Internetconsultatie
3. Belevingsthermometer en landelijk representatieve survey
4. Huiskamergesprekken (inclusief 'dorpshuisgesprek')
5. Online community
6. Critical reviews
7. Luchtvaartdag

Op ORS-website www.omgevingsraadschiphol.nl/consultatie is informatie met alle resultaten beschikbaar

Consultatie en ORS-advisering

Resultaten consultatie zijn verwerkt en voorgelegd aan ORS-delegaties

ORS-delegaties hebben resultaten gewogen bij besprekingen.

Dit is terug te vinden in verslag:

- Gematigde ontwikkeling (gecontroleerd en selectief) respectievelijk 'pas op de plaats'
- Bijlage 3 met elementen investeringen in leefomgeving/hinderbeperking
- Onderzoek luchthaven in zee
- Investeren in substitutie
- Regierol Rijk

Resultaten besprekingen

- In zoektocht naar “balans” hebben partijen elkaar dit keer niet weten te vinden, ondanks dat kader adviesaanvraag is aanvaard
- Nadruk op ‘regierol van het Rijk’ en ‘eerst zien, dan geloven’
- Tegen die achtergrond is ook binnen eerder gemaakte ontwikkelafspraken geen overeenstemming mogelijk gebleken (concept-voorstel in verslag)
- Voor uw beoordeling volgt hier een reflectie vanuit perspectief van langjarig gemaakte afspraken, zoals gesteund door kabinet en Kamer

Sturen op grenswaarden (1): systeem vs beleving

- a. Verleiding groot oplossing te vinden in 'het systeem' van 'milieurandvoorwaarden als kader'
- b. Dit wordt bepleit in Regeerakkoord en recent in RLI-advies
- c. Eerder ook al geprobeerd luchthavendossier:
 - 1. Handhaving op overschrijding van geografisch vastgelegde geluidszones (in PKB Schiphol tot 2003);
 - 2. Met handhavingspunten (in het vanaf 2003 vigerende formele stelsel)
 - 3. Met maat van 'vierkante kilometers geluidsruimte' (Eindhoven Airport)
 - 4. Maar ook met voorstel van 50-50 verdeling van milieuwinst na 2020 (Akkoord van 2008)
- d. Deze benadering is echter steeds weer een bron van conflict
- e. Belangrijke les uit consultatie is: 'het systeem' sluit niet aan bij 'de beleving'. Mensen horen geen jaargemiddelde dB(A) Lden's, maar individuele vliegtuigen met piekbelasting op een gegeven locatie
- f. Om dit te ondervangen is vertaling naar frequenties en lokale bescherming aan de orde (t/m 2020 gegeven met volumeplafonds en regels preferent baangebruik)

Sturen op grenswaarden (2): 50-50

- In 2008 is weloverwogen niet gekozen om ruimte te geven aan de mogelijke 540.000 bewegingen binnen gelijkwaardigheid
- Ook niet om direct vanaf 2008 50% van milieuwinst ten gunste van regio aan te wenden
- Die laatste lijn lijkt wel in het regeerakkoord te worden gevolgd. In hoofdstuk II.4 van bijlage 2 van verslag een indicatie dat die benadering op dit moment nog niet tot volumegroei leidt
- Volumeplafond is gelegd op 510.000 bewegingen en overige hinderbeperking tot en met 510.000 bewegingen tot en met 2020 is aangemerkt als milieuwinst ten gunste regio
- Hinderbeperking na 2020 is 50% groeiruimte voor sector en 50% hinderbeperking

Sturen op grenswaarden (3): prognose vs realisatie

- MER-berekeningen zelf zijn aanleiding tot veel conflict en wantrouwen geweest:
- Verschillen tussen berekeningen en metingen (zie NLR-rapportage)
- Maar ook forse verschillen tussen berekeningen van prognoses en realisaties (zie evaluatie gebruiksprognoses 2017 en 2018)
- Toets op gelijkwaardige bescherming blijkt in toenemende mate complex door opstapeling van uitzonderingen (of discussie daarover), zoals meteomarge, groot baanonderhoud, woningbouw, heliverkeer
- Pogingen om helderheid te krijgen over verhouding realisatie 2017 tot gelijkwaardigheidsnorm is door deze complexiteit niet afgerond
- Daarmee ook geen definitief uitsluitsel over realiteitswaarde MER

Implementatie afspraken 2008

Kijken naar beide kanten balans: hinderbeperking én volume

Aan beide zijden is er aanleiding tot nuance én regie op uitvoering:

- a. Er zijn stappen gezet in zowel realisatie hinderbeperking als in scheppen capaciteit; maar
- b. Stappen zijn niet zo groot als omgeving (hinderbeperking) én sector (volume) mocht verwachten op basis van afspraken

Toelichting op beide punten en vervolgens afsluiten met enkele observaties bij de implementatie van afspraken: ruimte voor huboperatie, luchtruim, ruimtelijke ordening, hinderbeperking, en één omgevingsloket.

I. Volume (1): Volumeafspraken (*)

- In het akkoord van 1 oktober 2008 is afgesproken dat er in totaal ruimte zal zijn voor 580.000 vliegbewegingen in 2020. Daarbij is de verdeling: 510.000 op Schiphol en 70.000 in Eindhoven en Lelystad.

Datum	Schiphol	Eindhoven	Lelystad	Totaal
31-12-2020	510.000	25.000	45.000	580.000

() zie voor deze afspraken de eerder genoemde hoofdlijnen-akkoorden met instemming van kabinet en Kamer en het door het Rijk ondertekende convenant*

I. Volume (2): Realisatie volumeafspraken

Datum	Schiphol	Eindhoven	Lelystad	Totaal
01-10-2008	510.000	25.000	45.000	580.000
31-12-2018	500.000	25.000	0	525.000
2020	500.000	25.000	0 + 2.500	527.500

I. Volume (3): Realisatie volumeafspraken

- Begin 2015 is vastgesteld dat de dagnorm binnen de 4^e baan regel van 60 (40 op jaarbasis) verhoogd zou moeten worden naar 80 (40 op jaarbasis).
- Als compensatie is voor de periode t/m 2020 een verlaging van het volumeplafond van 510.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen.

Afspraak	Jaarbasis	Dagnorm	Schiphol 2020
Oktober 2008	40	60	510.000
Januari 2015	40	80	500.000

I. Volume (slot): Afspraak vs realisatie totaal

• Volume Schiphol 2008	432.000
• Afgesproken volume t/m 2020	510.000 + 70.000
• Afgesproken groeiruumte	78.000 + 70.000 (148.000)
• Gerealiseerde groeiruumte (2019/2020)	68.000 + 25.000 (93.000)
• Niet-ingevulde groeiruumte	55.000
• Waarvan compensatie voor 4 ^e regel	10.000
• Saldo <u>niet</u> -ingevulde afgesproken ruimte	45.000

II. Hinderbeperking (1): realisatie

- a. De jaarlijkse gebruiksprognoses indiceren groeiruimte binnen gelijkwaardigheid
- b. Deze ruimte kan nu door volumeplafonds niet benut worden. Deze volumeplafonds hebben hiermee dus inmiddels (sinds 2017) feitelijk een (hinder)beperkende functie
- c. Partijen hebben ook unaniem eind 2013 “vastgesteld dat er betekenisvolle stappen zijn gezet in de implementatie van de in 2008 afgesproken hinderbeperkende maatregelen. Deze uitvoering leidt ertoe dat bij een volume van 510.000 vliegtuigbewegingen het aantal ernstig gehinderden in het binnen- en buitengebied zal afnemen met 10-12 procent ten opzichte van een situatie zonder deze hinderbeperkende maatregelen.” (advies 2013)

II. Hinderbeperking (2): realisatie maatregelen

- 1. **Volumeplafonds:** totaal 500.000 en 32.000 (resp. 29.000) in de nacht*
- 2. **Routewijzigingen:** 18.000 minder ernstig gehinderden bij Amsterdam, Amstelveen, Rijssenhou, IJmuiden, Beverwijk, Diemen, Duivendrecht, IJburg, Abcoude, Spaarndam, Velsbroek*
- 3. **Tariefdifferentiatie en uitfasering 'lawaai bakken'***
- 4. **Vaste bochtstraaltechnologie:** Secuur vliegen vertrekroute in bocht bij bebouwde omgeving Floriande en Leimuiden/Rijssenhou door nieuwe vaste bochtstraaltechnologie*
- 5. **Uitbreiding nachtprocedures:** geluidsarmere vliegprocedures in vroege ochtend en late avond*
- 6. **Strikt geluidspreferentieel baangebruik:** voorkeur voor inzet banen met minste omwonenden. Regels worden navolgbaar nageleefd (m.u.v. 4^e baanregel, zie hierna)*
- 7. **Parallel starten Polderbaan-Zwanenburgbaan:** ter ontlasting Buitenveldertbaan*

II. Hinderbeperking (3): realisatie maatregelen

8. Idle reverse thrust: geluidsarmere remprocedure

9. Ribbels tegen grondgeluid: Deze realisatie heeft in combinatie met de uitfasering van de MD11 een geluidreductie van ongeveer 7dB opgeleverd.

10. Leefbaarheidsfonds: investeringen in leefomgeving (40 mln) en 'schrijnende gevallen' (20 mln).

Gemeente Aalsmeer	€ 10,8 mln.
Gemeente Uithoorn	€ 8,7 mln.
Gemeente Haarlemmermeer:	€ 14,0 mln.
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	€ 1,5 mln.
Gemeente Amstelveen:	€ 5,0 mln.+
Totaal	€ 40,0 mln.

11. App real-time vliegverkeer en baangebruik: transparante informatieverstrekking over baangebruik en vliegverkeer in omgeving (mede uitvoering motie Kamer)

12. Geluidsisolatieprogramma [1984-2011] - creëren lagere geluidbelasting in woning

II. Hinderbeperking (slot): 'open einden' afspraken

1. *Juridische borging regels nieuw normen- en handhavingstelsel*

Feitelijk worden preferentieregels en volumeplafonds nageleefd. Twee uitzonderingen: zie 2 en 3

2. *Naleving afspraken reductie nachtvluchten tot 29.000 als vervanging afspraak realisatie CDA-landingen in late avond*

Kabinet heeft deze afspraken in 2012 overgenomen met toezegging borging (29665, nr. 181)

3. *De in 2015 geïntroduceerde uitzonderingsgronden maken regel krachteloos*

Zie analyse hoofdstuk I.4, bijlage 2 in combinatie met voorstel in bijlage 4.

4. *Ondanks hinderbeperkende maatregelen was omvang hinder niet eerder zo hoog*

50% hinderbeperking voor omgeving is nog niet geïncasseerd. Als gevolg van volumecaps verwacht dat hinder in 2019/2020 afneemt: hinderbeperking valt nu 100% toe aan omgeving

III. Afsluitende observaties (1): huboperatie

- a. Uitgangspunt van kabinet en Kamer steeds geweest: belang succesvolle home-carrier voor intercontinentale bestemmingennetwerk
- b. Dit is ook 'drager' van overeenstemming tussen omgeving en sector
- c. Knelpunten in huboperatie dienen zich nadrukkelijk aan. Nu reeds in blok 2 en 6. *Kamer is hierover vorig jaar geïnformeerd. Zie ook hoofdstuk 1.2 van bijlage 2 van verslag*
- d. Juist voor huboperatie geldt internationaal concurrerend speelveld.
- e. Geen van concurrerende hubs heeft zo groot aandeel LCC-verkeer als Schiphol (20%), ondanks uitgangspunten kabinet en Kamer en selectiviteitsafspraken (*bron: SEO 2018*)
- f. Uitgangspunt bij vrijwel alle partijen blijft om Schiphol te ontlasten voor intercontinentaal netwerk en daaraan gelieerd feederverkeer

III. Afsluitende observaties (2): luchtruim

- a. Luchtruim maakt onderdeel uit van covenant selectiviteit
- b. In augustus 2009 en september 2010 is door mij expliciet aandacht voor inpassing gevraagd
- c. In reactie hierop is traject luchtruimvisie begin 2011 gestart
- d. Bij herhaling is gepleit om Schiphol en Lelystad te behandelen als één twin-luchthaven in aansluiting op uitgangspunten van kabinet en Kamer
- e. Het gaat om implementatiekracht die ruimte geeft aan intercontinentaal netwerk:
 - 1. Integraal beschouwen vliegverkeer Schiphol-Lelystad geeft ruimte aan invullen van voorwaarde voor doorklimmen van Lelystad-verkeer en geeft daarmee ruimte voor Lelystad en daarmee ruimte voor het intercontinentale netwerk op Schiphol. Kabinet heeft dat punt inmiddels opgepakt.
 - 2. Ophoging piekuurcapaciteit heeft afgelopen 12,5 jaar niet plaatsgevonden en voor huboperatie (meer ruimte in de blokken van aankomst-vertrekpieken) én omgeving (minder gebruik secundaire banen) cruciaal

III. Afsluitende observaties (3): ruimtelijke ordening

29 januari 2009 rapport Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (cie Vriesman): verbind beleid voor 'landside' en 'airside' (toegelicht in briefing Kamer). Die opgave staat onverminderd en behoeft nationale regie:

- a. Significante woningbouw in gebieden die door wetgever zijn gekenmerkt als 'hindergebied' (zonder regie dreigt hinderbeperking te worden tot 'dweilen met kraan open'):

	Aantal woningen (en % toename ten opzichte van 2005)			
Ruimtelijke contour	2005	2015	2020	2040
58 dB(A) Lden - contour	12.212	12.692 (4%)	13.007 (7%)	13.152 (8%)
LIB4 – contour	24.725	25.404 (3%)	26.007 (5%)	26.251 (6%)
20 Ke - contour	106.498	118.514 (11%)	128.877 (21%)	139.362 (31%)
48 dB(A) Lden-contour	380.938	417.407 (10%)	442.844 (16%)	474.698 (25%)

- b. Geen inzicht in hinderprofiel en isolatiewaarde van woningen in omgeving (daarom voorstel voor 'geluidslabel' voor woningen en nationaal register zodat het voor ieder inzichtelijk is)
- c. Sluit aan bij andere publieke infrastructures (weg en rail) als het gaat om normstelling en verantwoordelijkheidstoedeling voor maatregelen: veroorzakersbeginsel (sector of overheden)

III. Afsluitende observaties (4): opties hinderbeperking

- a. Verwachtingen hinderbeperking niet overspannen. Reeds in 2013 bij tussentijdse evaluatie geconcludeerd door partijen. Zie tal van onderzoeken naar cda's, nadp2, routeverleggingen ('waterbed')
- b. In ieder geval is aanpak 4^e baan-regel (gebruik secundaire banen) en nacht aan orde. Ook zijn enkele elementen meegegeven in bijlage 3.
- c. Wanneer gekeken wordt naar suggesties vanuit omgeving (internetconsultatie met ca 4500 inzendingen) dan is – los van de frequentie – de top-:
 - a. Vlootinnovatie (52%)
 - b. Hoger vliegen in het bijzonder aan- en uitvliegen (24%)
 - c. Vliegroutes aanpassen/woonkernen vermijden (20%)
 - d. Beperking nachtvluchten (19%)
 - e. Isolerende maatregelen (12%)

III. Afsluitende observaties (5): implementatie één loket

- a. Bij oprichting Omgevingsraad is afspraak gemaakt te komen tot één plek/loket voor burgers
- b. Aan zo'n centrale front-office met ombudsfunctie voor omgeving ontbreekt het nog altijd
 - Isolerende maatregelen (en vervanging daarvan)
 - Compensatie
 - Meetinformatie
 - Route- en baangebruikinformatie
 - Informatie over 'geluidslabel' woning
 - Klachten
 - Algemene informatie
 - Hinderbeperkende maatregelen
- c. Nu gefragmenteerd belegd bij Schiphol, LVNL, Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS), RWS, overheden, Omgevingsraad, Stichting Leefomgeving, Schadeschap