



JAARVERSLAG
OMGEVINGSRAAD SCHIPHOL
2020

Inhoud

Inhoud	2
Voorwoord van de voorzitter	3
De staat van de leefomgeving Schiphol	4
Evaluatie ORS.....	8
Eindadvies ‘Schiphol vernieuwd verbinden’	8
1. Organisatie	9
Leden	9
Voorzitter	9
Vergaderingen	9
Adviezen	10
Staf.....	10
Toezicht	10
Evaluatie	10
2. College van Advies.....	11
3. Regioforum	12
I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.....	12
II. Uitvoering hinderbeperking	13
III. Lopende operationele zaken	18
IV. Kennis, informatie en communicatie	20
V. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers	20

*Bijlage: Jaarplan 2021

Voorwoord van de voorzitter

Voor u ligt het zesde jaarverslag van de Omgevingsraad Schiphol.

De Omgevingsraad Schiphol biedt een podium waarin bestuurders, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies.

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

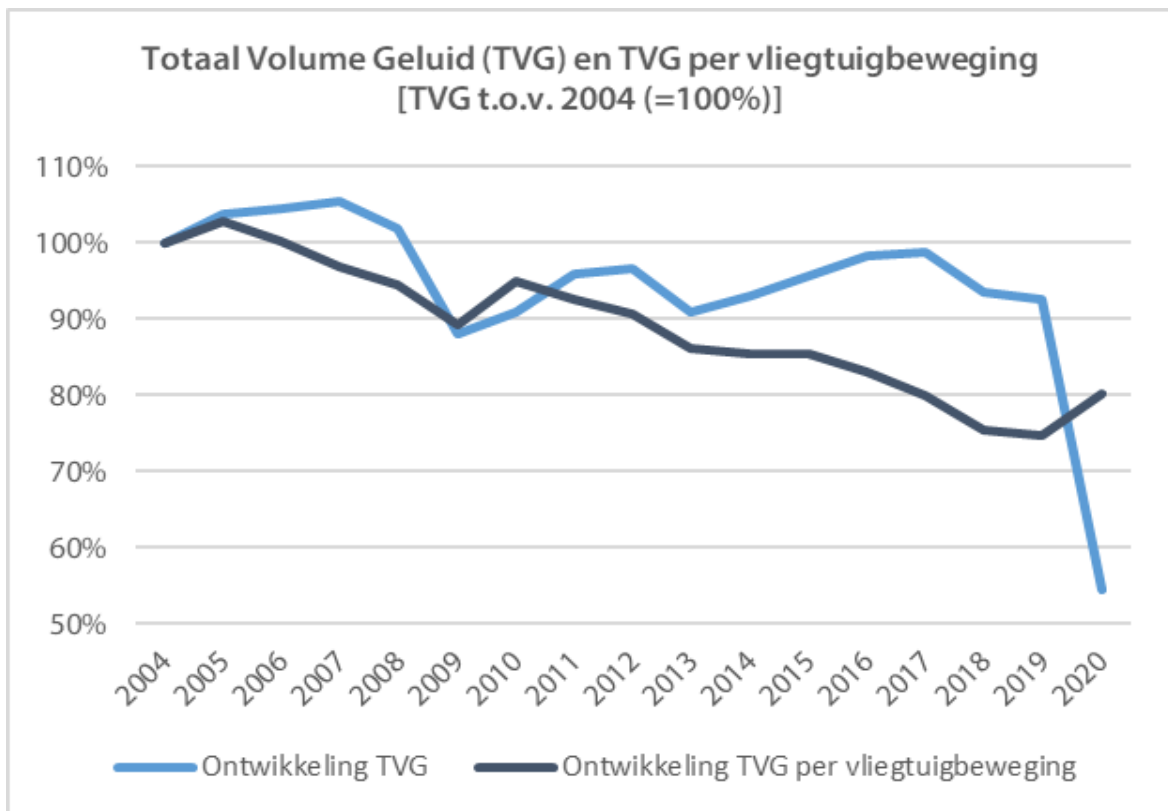
Met hun gezamenlijke inspanning geven de deelnemende partijen de Omgevingsraad Schiphol vorm. De effecten van Covid-19 maken dat het afgelopen jaar de gezamenlijke inspanningen online plaatsvonden. In dit jaarverslag krijgt u – evenals de afgelopen jaren – een overzicht van de activiteiten en producten van de Omgevingsraad Schiphol in 2020.

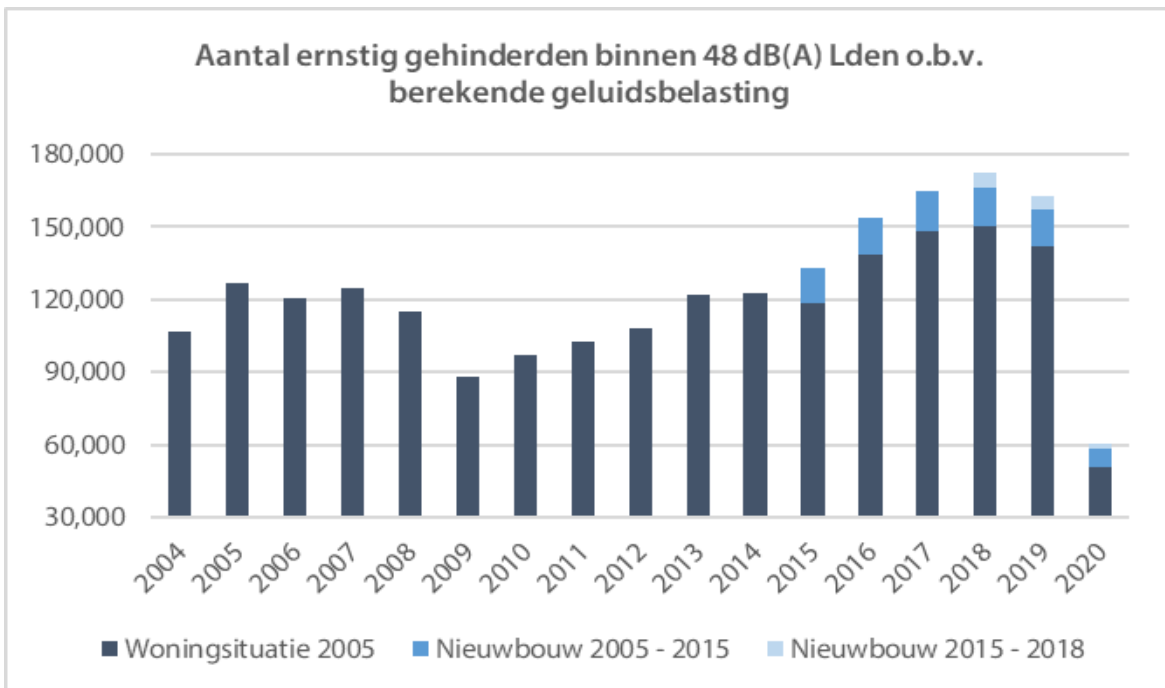
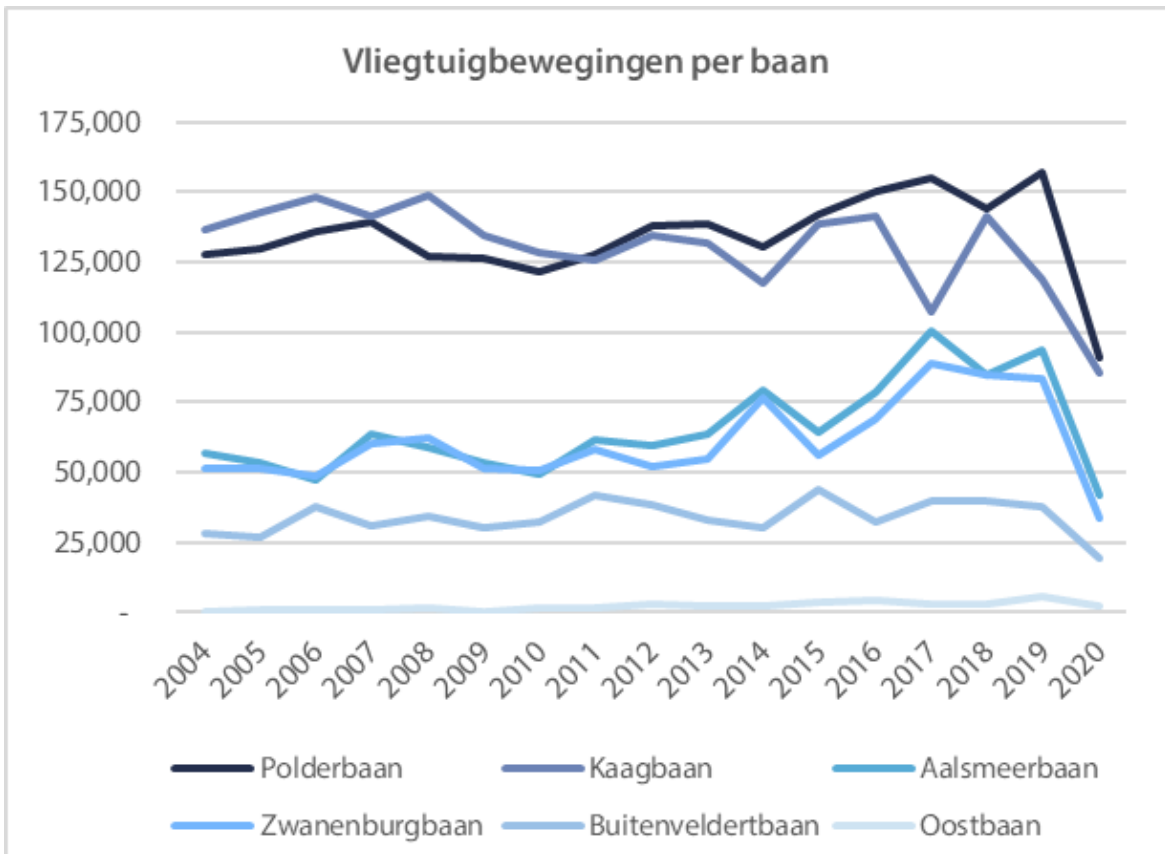
Vorig jaar was de eerste keer dat in het jaarverslag ook de ‘Staat van de leefomgeving Schiphol’ was opgenomen. Met deze ‘Staat’ wordt met een overzicht geboden van feitelijke informatie over de ontwikkeling van de leefomgeving van Schiphol. Dit jaar is dat feitelijk overzicht aangevuld met de realisaties op Schiphol in de periode 2004 tot en met 2020.

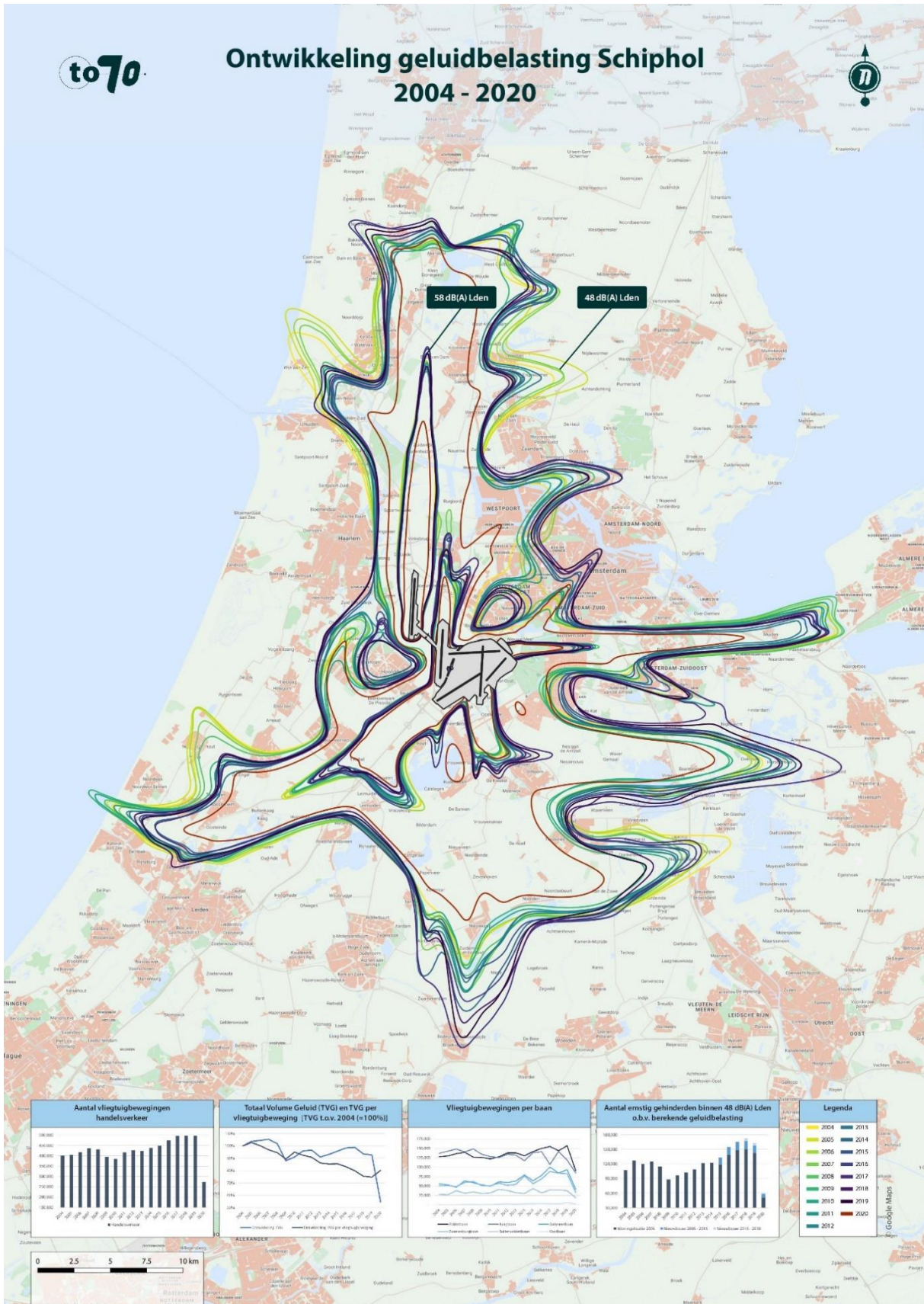
In december 2020 presenteerde ik het eindadvies ‘Schiphol vernieuwd verbinden – Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025’. Dit advies is tot stand gekomen in opdracht van (inmiddels demissionair) minister van Infrastructuur en Milieu. Op het moment van uitbrengen van dit jaarverslag heeft de minister nog geen inhoudelijke reactie op dit advies geformuleerd.

Drs. P.L.B.A. van Geel
Voorzitter

De staat van de leefomgeving Schiphol









Evaluatie ORS

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. Aan de heer Van Geel is daarop in 2019 de opdracht gegeven om als interim-voorzitter de continuïteit van de ORS te waarborgen en de ORS in zijn wettelijke taken te faciliteren, en in afstemming met de delegaties onafhankelijk leiding te geven aan de evaluatie van de Omgevingsraad. Op 11 december 2020 heeft de heer Van Geel zijn eindadvies gepubliceerd en aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Alle partijen in de Omgevingsraad hebben op een constructieve wijze bijgedragen aan de totstandkoming van dit advies. Dat heeft in 2020 substantiële inzet gekost van alle leden en van het secretariaat van de ORS.

Eindadvies 'Schiphol vernieuwd verbinden'

Het eindadvies volgde op het tussentijdsadvies dat de heer Van Geel op 17 december 2019 aan de minister stuurde. In vervolg op dat tussentijdsadvies zijn in 2020 de modellen zoals voorgelegd in het tussenadvies nader geanalyseerd en besproken. Geen van de tussentijds gepresenteerde modellen bleek als zodanig op draagvlak te kunnen rekenen. Het inzicht dat hieruit volgde was wel de basis voor het een eindadvies: Schiphol Vernieuwd Verbinden; Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025. In het eindadvies roept de heer Van Geel alle bestuurslagen (Rijk, provincies en gemeenten) op om meer als één overheid naar buiten toe optreden bij besluitvorming over Schiphol en in interbestuurlijke programmateams te werken. Om zo te komen tot besluiten met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Daarnaast onderstreept Van Geel het belang om de participatie van omgevingspartijen bij besluitvorming over Schiphol te verbreden en meer structuur te geven. Bewoners en bewonersorganisaties hebben en houden daarin een belangrijke positie. Daarnaast zou ruimte moeten worden gegeven aan andere maatschappelijke organisatie en betrokkenen, zoals reizigers, werkgevers en werknemers, maar ook jongeren uit de regio en onafhankelijk deskundigen, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Rli en het RIVM. Evenals eerder de Commissie Cohen, ziet Van Geel daarbij geen toekomst meer weggelegd voor de huidige Omgevingsraad Schiphol (ORS).

Het volledige rapport van het tussentijdse advies, het eindadvies en de bijbehorende aanbiedingsbrieven staan gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad Schiphol.

1. Organisatie

Leden

De partijen in de Omgevingsraad Schiphol vertegenwoordigden samen de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en BARIN), het Rijk (ministerie Infrastructuur en Waterstaat), 4 provincies (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland), 33 gemeenten, 97 bewonersgroepen, de Milieufederatie Noord-Holland en VNO-NCW-west. De vertegenwoordiging door de aangesloten partijen in de Omgevingsraad is als volgt gewijzigd:

- De heer Tekin, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland heeft in 2019 zijn functie neergelegd en is opgevolgd door de heer Olthof.
- De heer Brouwer, clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan buitengebied, is opgevolgd door mevrouw Visser.
- De heer Baarse, clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied, is – per 1-1-2021 – opgevolgd door de heer Lutgerhorst.
- De heer Jägers, clustervertegenwoordiger Polderbaan buiten, is opgevolgd door de heer W. Spaanderman.
- De heer Van Duijn, wethouder Aalsmeer, is opgevolgd door de heer Kabout.
- De heer Maat, wethouder Alphen aan de Rijn, is opgevolgd door de heer Van Zuylen.
- De heer Krieger, wethouder Zaanstad, is opgevolgd door de heer Breunesse.
- Mevrouw van Dort, wethouder Stichtse Vecht, is opgevolgd door de heer Klomps
- Per 4 augustus 2020 hebben de Clustervertegenwoordigers van Aalsmeerbaan Binnen- en Buitengebied besloten om als zelfstandige vertegenwoordigers verder te zullen gaan.

Voorzitter

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 voor een periode van een jaar. Per 1 juli 2020 is de zittingstermijn van de heer Van Geel verlengd met een jaar. In de benoeming is de heer 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.

Vergaderingen

Het Regioforum kwam in 2020 bijeen op 24 januari, 19 juni, 9 oktober en 11 december.

Met het laatste Regioforum van 2019, op 22 november 2019, is door de vergadering besloten tot een extra ingeroosterde vergadering van het Regioforum ter bespreking van de voortgang van de Luchtvaartnota en -visie, het meetprogramma en het uitvoeringsplan hinderbeperking. Deze extra vergadering vond plaats op 24 januari 2020.

Omwille de uitbraak van het coronavirus in Nederland is het Regioforum van 13 maart 2020 afgelast en heeft de noodzakelijke afstemming schriftelijk plaatsgevonden. Op verzoek van de leden is toen opnieuw een extra vergadering van het Regioforum ingeroosterd op 17 april 2020. Hoofddoel van deze extra vergadering was de toelichting en bespreking van het plan hinderreductie van Schiphol. Vanwege de voortdurende beperkingen op het beleggen van bijeenkomsten is ook deze extra vergadering geannuleerd.

De vergaderingen van 19 juni, 9 oktober en 11 december 2020 hebben digitaal plaatsgevonden. Daarvoor is een online vergadertool ingezet en de toehoorders op de tweede en derde rij konden de vergadering bijwonen via een livestream.

Adviezen

In 2020 is door de Omgevingsraad één formeel advies uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, namelijk het advies over de Gebruiksprognose 2021.

Staf

De staf van de Omgevingsraad betrof begin 2020 4,3 fte, met één secretaris, één officemanager en twee beleidsmedewerkers en vacatureruimte van 1 fte. Gedurende 2020 is er één extra fulltime vacature ontstaan. In afwachting van de uitkomsten van de evaluatie van de Omgevingsraad worden werkzaamheden tijdelijk ingevuld door middel van inhuur van derden.

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*. In 2020 bestond de Raad van Toezicht uit de volgende personen: mevrouw A.W.C. Hoenderdos-Metselaar, mevrouw C. Portegies, de heer R.J.H. Heddema en de heer H.W. de Roos.

De raad van toezicht kwam in 2020 vijf maal bijeen:

- Op 11 februari 2020 hebben de leden van de Raad van Toezicht het eind 2019 uitgebrachte tussentijdse advies van de heer Van Geel besproken. Hiernaast is gekeken naar de derde en vierde kwartaalrapportage van 2019 en het jaarverslag 2019 besproken.
- Op 21 april 2020 heeft de Raad de jaarrekening van 2019 goedgekeurd en kennis genomen van bijbehorende subsidieverklaring. Voorts is in de vergadering de stand van zaken van de evaluatie van de ORS besproken. Tot slot is de ontstane situatie rondom het financieel administratiekantoor besproken. Hierbij heeft de Raad het secretariaat van de ORS met advies bijgestaan.
- Op 4 juni 2020 is een extra vergadering van de Raad van Toezicht ingeroosterd. Tijdens deze vergadering is aandacht besteed aan het aanstellen van een nieuw administratiekantoor en het concept voor de eerste kwartaalrapportage is aan bod gekomen.
- Op 8 september 2020 zijn de leden van de Raad van Toezicht geïnformeerd over de verlenging van de aanstelling van de interim voorzitter. Hiernaast is de afwikkeling van het oude financieel administratiekantoor en de aanstelling van het nieuwe financieel administratiekantoor besproken. Tot slot is de tweede kwartaalrapportage vastgesteld.
- Op 11 november 2020 zijn het jaarplan 2021 en de begroting 2021 voorgelegd. De vaststelling van de documenten zal, in afwachting van de afronding van het eindadvies door de heer Van Geel, later plaatsvinden. De voorzitter van de ORS heeft een toelichting gegeven op het eindadvies en de bevindingen tot nu toe. Tijdens deze vergadering hebben de leden de derde kwartaalrapportage vastgesteld.

Evaluatie

De Raad van Toezicht was voornemens haar rol te evalueren. Er is een aanpak voor de evaluatie vastgesteld. Hieraan is ook uitvoering gegeven door het verzamelen van feedback bij alle betrokkenen. De bespreking daarvan is in verband met de coronamaatregelen vooralsnog doorgeschoven naar 2021.

2. College van Advies

In 2020 zijn geen nieuwe adviesvragen ingediend ter behandeling door het College van Advies.

3. Regioforum

I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening

Regionaal informatiesysteem Schiphol o.b.v. geluidmetingen

Wat vooraf ging

Om te bepalen hoe geluidmetingen kunnen bijdragen aan de informatievoorziening is eerder in de Omgevingsraad Schiphol onderscheid gemaakt tussen verschillende functies van het meten van vliegtuiggeluid. Het meten van geluid heeft drie functies: (1) meten voor vlootinformatie, (2) meten voor informatievoorziening over de piekbelasting van geluid in de woonomgeving en 3) meten voor validatie van de berekeningsmethodieken die in de wet- en regelgeving worden gehanteerd ter bescherming van de omgeving.

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 regionaal geluidmeetsysteem voor Schiphol die invulling geeft aan de bovengenoemde functies. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor een uitbreiding op het regionale geluidmeetnet rond Schiphol. Tijdens een Regioforum in 2019 besloten de leden om, alvorens vervolgstappen te nemen richting een dergelijke uitbreiding, eerst de visie van de landelijke Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) op de toekomst van een landelijk meetnetwerk en de bekostigings- en beheersstructuur af te wachten.

Voortgang in 2020

In 2020 heeft het consortium van experts van RIVM, NLR en KNMI een review uitgevoerd van het door de ORS opgestelde regionale meetplan waarbij met name is gekeken hoe dit plan zich verhoudt tot de uitgangspunten die op landelijk niveau voor de invulling van de meetstrategie zijn geformuleerd. Het voorlopig advies is opgeleverd en toegelicht aan de leden tijdens een informatiesessie op 20 november 2020. Het consortium acht een uitbreiding van het meetnet rond Schiphol, volgens het voorstel zoals ontwikkeld binnen de ORS, zinvol. Het consortium oordeelt positief over de inpassing van het regionale voorstel binnen de nationale meetstrategie.

Tijdens het Regioforum op 11 december 2020 is besloten dat nu door het ORS-secretariaat in beeld wordt gebracht welke inhoudelijke vervolgstappen aan de orde zijn om in de nieuwe constellatie, zoals door de heer Van Geel geadviseerd, desgewenst ten spoedigste te kunnen komen tot de implementatie van het plan voor een nieuw meetnetwerk rond Schiphol dat voldoet aan de eerder in ORS-verband vastgestelde lijn.

Geluidweerbericht

Op verzoek van de Kamer werkt Schiphol aan de ontwikkeling van een geluidswaarbericht. Daarop is een ontwerp gemaakt. Schiphol bespreekt de voortgang hierbij op verschillende momenten in de werkgroep met de leden van de ORS.

Monitor Lokaal Geluid

In 2020 is een visualisatietool ontwikkeld die op lokaal niveau (gemeente of postcodegebied) de ontwikkeling van de geluidsbelasting weergeeft. Dit instrument biedt lokale en feitelijke informatie over de ontwikkeling in gerealiseerde geluidsbelasting. De monitor is technisch gereed voor openbaarmaking. Om niet vooruit te lopen op de uitkomsten van de evaluatie is het eigenaarschap voor de informatievoorziening en het onderhoud vooralsnog niet belegd.

Hinderbelevingsonderzoek

In 2019 heeft voor het eerst een continue meting – gedurende de loop van het jaar – van de beleving van de hinder in de omgeving van Schiphol plaatsgevonden. Dit hinderbelevingsonderzoek, op basis van continue meting, is in 2020 niet voortgezet, mede door het besluit van de uitvoerder van het hinderbelevingsonderzoek, Team Vier, om geen aanbod te doen voor het continueren van de Belevingsthermometer in 2020. Hierop heeft het secretariaat gezocht naar een alternatief om het ORS-hinderbelevingsonderzoek te continueren. Het Regioforum besloot op 13 maart 2020 om geen zelfstandig belevingsonderzoek uit te voeren, maar in plaats daarvan de GGD-monitor in te zetten voor belevingsonderzoek in de Regio Schiphol.

Monitor Schiphol operatie in tijden van corona

De totale en lokale hinder is in het jaar 2020 historisch laag geweest als gevolg van COVID-19. In 2020 is een monitor ontwikkeld om als omgeving, ook in deze nieuwe (unieke) situatie, het goede gesprek met de sector te kunnen blijven voeren over de zorgvuldige inpassing van het luchtverkeer in de omgeving. De monitor maakt de operatie op Schiphol inzichtelijk voor de periode 1 maart tot en met 31 juli 2020. Het geeft inzicht in de realisaties van voor de omgeving relevante indicatoren als het totaal aantal vliegbewegingen gedurende een etmaal en gedurende de dag, het baangebruik, het gebruik van vliegtuigtypen naar geluidsklasse, de mate waarin vliegpaden gevolgd worden, de vlieghoogtes, de lokale luchtkwaliteit en geluidsmetingen. Mede tegen de achtergrond van de ORS-evaluatie heeft bespreking van deze monitor niet geleid tot voortzetting van de uitvoering ervan.

II. Uitvoering hinderbeperking

Minder Hinder Schiphol

In de Kamerbrief over de ‘Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota’ van 5 juli 2019 heeft de Minister van IenW aan Schiphol gevraagd om in overleg met de sector en omgeving een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Dit heeft geresulteerd in een conceptuitvoeringsplan hinderreductie, dat Schiphol en LVNL hebben opgesteld. In 2020 is dat pakket aan maatregelen ter consultatie gepubliceerd op www.minderhinderschiphol.nl. Tevens hebben Schiphol en LVNL over dit conceptuitvoeringsplan vijf online informatiesessies georganiseerd. Ook de leden van het Regioforum zijn gevraagd om te reageren op dit plan, de prioritering van maatregelen en de mate waarin het plan een goede afspiegeling is van de hinderbeperkende voorstellen zoals die zijn gedaan binnen de ORS.

In 2020 is verkend of de leden tot een gezamenlijke reactie konden komen op het conceptuitvoeringsplan hinderreductie van Schiphol en LVNL. Alle inspanningen ten spijt heeft deze bespreking in ORS-verband niet geresulteerd in een gezamenlijk reactie op dit plan. Om uiteenlopende redenen hecht een belangrijke meerderheid van partijen eraan om hun eigen positie te markeren en deze positie zelfstandig – en niet in ORS-verband – te communiceren.

Ten behoeve van de bespreking is door het secretariaat in samenwerking met het bureau To70 een lijst opgesteld met een overzicht van alle maatregelen die ooit zijn voorgesteld. Op basis van deze lijst is een secundaire analyse opgesteld over de kansen die elk van deze maatregelen (alsnog) heeft. Het Regioforum heeft over deze lijst geen standpunt ingenomen.

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 2020

In 2020 zijn zes hinderbeperkende voorstellen ingediend. Het Regioforum heeft besloten tot behandeling van twee voorstellen middels een quickscan. Dit betreft de voorstellen voor (1) het beperken van afwijkingen van startroutes en (2) een beschouwing van start- en klimprocedures binnen NADP2.

(1) Quickscan langer volgen van de hartlijn

In 2020 is een quick scan uitgevoerd naar het langer volgen van de hartlijn door startend verkeer. In deze quickscan zijn 11 hotspots geselecteerd waar is bekeken wat redenen zijn voor afwijken van de hartlijn. In een werkgroep, waarin vertegenwoordigers van de betrokken partijen deelnemen, is geconcludeerd dat de geboden inzichten voldoende reden bieden voor het opzetten van een verdiepend onderzoek. Begin 2021 wordt een dergelijk onderzoeksvorstel uitgewerkt, waarbij ook worden meegenomen de naderingsroutes en de oorzaken en effecten van afwijkingen in tijden van beperkt vliegverkeer.

(2) Quickscan NADP2

De quick scan beoogt inzicht te bieden in de verschillende keuzes die gemaakt kunnen worden binnen de NADP2 startprocedures, de effecten van veel voorkomende varianten (ten opzichte van NADP1) en de mogelijkheden die de regelgeving biedt om hier beperkingen aan te stellen. Deze quick scan is nog niet afgerond in 2020. De bespreking in de werkgroep gaf aanleiding om een tussenstap te zetten in de werkgroep, voordat eindresultaten gepresenteerd worden. Die tussenstap heeft tot doel om eerst een gemeenschappelijk beeld te ontwikkelen van de feitelijke informatie die reeds voorhanden is over de huidige praktijk van toegestane en gekozen startprocedures, ontwikkelingen daarin en effecten daarvan op de omgeving. Op basis van die gemeenschappelijke feitenbasis doet de werkgroep een voorstel voor eventuele vervolgstappen in de analyse.

Gekromde eindnadering Polderbaan om Uitgeest

Wat vooraf ging

Vorig jaar is met een innovatieve methode een vaste naderingsroute naar de Zwanenburgbaan ontworpen en geïmplementeerd. Gegeven de positieve reacties op deze innovatieve techniek is toen verzocht om te bezien of deze techniek ook elders toegepast zou kunnen worden. Daarop is door de LVNL bezien of deze methode ook kansen biedt voor de nachtnadering naar de Polderbaan.

Voortgang in 2020

Op initiatief van LVNL is een ontwerp gemaakt van mogelijke varianten voor een gekromde eindnadering richting de Polderbaan om Uitgeest heen. De ontwikkelde maatregelen leveren een positief effect op voor de regio. Daarop zijn deze varianten met de regionale stakeholders – lokale bestuurders en bewonersvertegenwoordigers zoals vertegenwoordigd in de ORS en liggend binnen de wettelijke 48 dB(A) Lden-contour¹ – besproken. Daaraan voorafgaand is een ambtelijke werkgroep van deze partijen ingericht die heeft gefungeerd als begeleidingsgroep van het onderzoek naar de effecten van de maatregelen door een extern bureau.

Regionaal overleg en gezamenlijke afweging heeft geresulteerd in steun van de bestuurders in regio, met uitzondering van de gemeente Zaanstad, voor een van de voorgestelde varianten (variant B). Daarbij stellen de regionaal-bestuurlijke partners drie condities:

1. De uitgesproken steun geldt uitsluitend indien variant B wordt geïmplementeerd;

¹ Zoals vastgelegd in de gelijkwaardigheidscriteria in het eerste Luchthavenverkeerbesluit van 2003 onder de Wet luchtvaart.

2. De effecten die ex ante uit de opgestelde berekeningen blijken, worden gevalideerd met metingen van de effecten: zowel een 0-meting als een effectmeting;
3. Aan de regionale bestuurders wordt aangeboden om op hun initiatief ook de raadsleden en de inwoners uit het gebied van de informatie te voorzien over het pakket van maatregelen en hun effecten in de regio.

Specifiek voor de ORS-bewonersvertegenwoordiging uit het gebied geldt een voorkeur voor variant A omdat uit de uitgevoerde berekeningen naar voren komt dat die optie tot de meeste hinderreductie leidt. Gegeven de regionaal-bestuurlijke keuze voor variant B – vanwege de genoemde bestuurlijke weging van het verplaatsingseffect – kan de ORS-bewonersvertegenwoordiging zich in die keuze vinden als een optie die sterk te verkiezen is boven de optie ‘niets doen’. Zij hebben daarbij wel gepleit de mogelijkheid open te laten om in de toekomst te kunnen overwegen, wanneer de thans uitgevoerde berekeningen kunnen worden gevalideerd met praktijkervaringen c.q. metingen bij de implementatie, alsnog de stap te zetten naar variant A.

Voordat vervolgstappen gezet kunnen worden en voldaan kan worden aan de gestelde condities, dient het besluit van de minister van IenW te worden afgewacht. Indien het oordeel positief is, zullen in 2021 vervolgstappen worden gezet richting implementatie, geluidsmetingen en informatiesessies.

Hinderbeperking Uithoorn

Wat vooraf ging

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.

Voortgang in 2020

In 2020 heeft de werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken partijen, stappen gezet om de mogelijkheden voor het optimaliseren van de vertrekroutes naar het oosten en zuiden in kaart te brengen. Hoewel het opschuiven van het waypoint EH037 naar het noorden volgens berekeningen resulteert in een beperkte hinderreductie (40 gehinderden per saldo minder), heeft LVNL laten weten dat de verschuiving (onverwachts) niet haalbaar blijkt, gezien internationale ICAO-richtlijnen en de daarin geformuleerde veiligheidsmarges. LVNL ziet nog wel twee kleine mogelijkheden die onderzocht zouden kunnen worden, namelijk: (1) verlagen van de maximale snelheid in de bocht, en (2) verleggen van de koers van het vliegp pad naar het oosten. Het Regioforum heeft besloten om de werkgroep Uithoorn op te dragen het onderzoek voort te zetten en in beeld te brengen welke mogelijkheden de aangereikte opties bieden.

In de werkgroep is eveneens onderzocht wat het terugleggen van de route naar het zuiden naar de locatie die tot voor enige jaren werd gevlogen zou opleveren aan hinderbeperking (per saldo 288 ernstig gehinderden minder; zowel minder hinder in Uithoorn als Aalsmeer). Ook verdere optimalisaties zijn verkend. Dit heeft geresulteerd in een route-ontwerp dat op het eerste oog operationeel haalbaar lijkt. In 2020 is uitvoerige informatie verzameld over de effecten van het route-

ontwerp op hinderbeperking dan wel -verplaatsing. Gezien het effect van hinderverplaatsing hebben alle partijen ruimte gevraagd om de feitelijke informatie te bezien en om te komen tot een zorgvuldige afweging. Het Regioforum heeft besloten om die ruimte te bieden.

Hinderbeperking Bodegraven

In 2020 is in werkgroepverband in kaart gebracht wat de effecten zouden zijn van de voorgestelde verlegging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24). Het Regioforum heeft besloten om het routevoorstel over te nemen en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te adviseren dit voorstel in te voeren, gezien de positieve effecten op het aantal ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden.

Hinderbeperking Gouda

Wat vooraf ging

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 de KUDAD-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L) in samenhang te bekijken met de verleggingen van diezelfde route vanaf de Kaagbaan (24). 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.

Voortgang in 2020

In 2020 zijn in werkgroepverband stappen gezet om de mogelijkheden voor en effecten van een verlegging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan (18L) inzichtelijk te maken. De effecten van de routeverschuiving komen neer op een reductie van het aantal gehinderden met zo'n 250 ernstig gehinderden minder. Dat resultaat wordt veroorzaakt door hinderbeperking in het verder van de luchthaven gelegen gebied. Complicerende factor is dat juist in het dichterbij de luchthaven gelegen gebied zich een omgekeerd effect voordoet: binnen de wettelijke 48 dB(A) Lden-contour neemt het aantal ernstig gehinderden juist toe. Eind 2020 zijn deze resultaten aan partijen ter weging en verdere bespreking voorgelegd.

RNP-routes

Op 25 november heeft op verzoek van LVNL in ORS-verband een sessie plaatsgevonden waarin de leden zijn geïnformeerd over de inrichting van de zgn RNP-routes (op laatste kilometers van de eindnadering). Daarbij heeft LVNL aangegeven dat deze op dezelfde plek komen te liggen als de bestaande ILS-routes. Hiermee wordt invulling gegeven aan internationale veiligheidsvereisten. Voordeel van de RNP-routes is dat het bepaalde typen van hinderbeperking mogelijk maakt, zoals de gekromde eindnaderingen die op de Zwanenburgbaan inmiddels is geïntroduceerd en waarvan nu ook een ontwerp voor de Polderbaan ter besluitvorming is voorgelegd. Na het informeren van de leden van de ORS zijn de RNP-routes nu ter besluitvorming voorgelegd aan de Minister waarna zij zullen worden geïmplementeerd.

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. Het secretariaat van de Omgevingsraad Schiphol heeft 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). Voor die monitoring zijn gegevens nodig die in het bezit zijn van Schiphol en LVNL. De effecten zijn in kaart gebracht voor de periode 2015-2020.

Vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+)

Het aandeel van het verkeer dat op de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) de vaste bochtstraal vliegt is toegenomen van 70,82% bij 11.191 vluchten in gebruiksjaar 2019 tot 72,29% bij 6.392 vluchten in gebruiksjaar 2020.

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

In gebruiksjaar 2020 hebben er 34.313 vluchten plaatsgehad op de vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) naar het zuiden en het oosten. In 51,64% van de gevallen werd de vaste bochtstraal toegepast. Ter vergelijking: 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 gebruiksjaaren 2015 tot en met 2020 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%
2020	136.434	6.062 → 4,4%

Het aantal en aandeel starts 36L + 36C tijdens startpiek (twee startbanen in gebruik), 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%
2020	63.580	6.062 → 9,5%

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%
2020	11.150	4.371 → 39.2%

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 2021.

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.

Evaluatie Gebruiksprognose 2019

Begin maart 2020 heeft Schiphol de Evaluatie Gebruiksprognose 2019 – in concept – gedeeld met de leden van de ORS. De evaluatie laat in algemene zin een verbetering in de prognose zien ten opzichte van de voorgaande jaren. De evaluatie staat op de website van de ORS.

Gebruiksprognose 2021

Schiphol heeft op 9 oktober 2020 de Gebruiksprognose voor 2021 gepresenteerd tijdens de virtuele bijeenkomst van het Regioforum. Naar aanleiding van deze bespreking is het advies van het Regioforum aan de Minister verzonden op 21 oktober 2020 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 als de Gebruiksprognose 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 13 maart 2020 is de kwartaalmonitor sector Q1 gebruiksjaar 2020 voorgelegd. Op 19 juni 2020 is de kwartaalmonitor Q2 besproken. Op 9 oktober is de kwartaalmonitor Schiphol Q3 gebruiksjaar 2020 aan bod gekomen. Tot slot is op 12 december 2020 de kwartaalmonitor Schiphol Q4 gebruiksjaar 2020 besproken. De kwartaalrapportages zijn gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.

Groot baanonderhoud

Op donderdag 12 november 2020 vond de eerste sessie Informatiesessie (onderhouds-) werkzaamheden Schiphol plaats. Op vrijdag 18 december 2020 volgde het tweede deel van de informatiesessie. 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 de eerste bijeenkomst heeft Schiphol de planning gepresenteerd van (onderhouds-) werkzaamheden met effecten op het baangebruik voor 2020. Een toelichting is gegeven op de achterliggende (onderhouds-) strategie en de totstandkoming van de planning. Ook is ingegaan op de voltooiing van het dubbele rijbaanstelsel (VDR), groot onderhoud van de Polderbaan, het aangepast baangebruik, de onderhoudsplanning 2021 en de effecten hiervan op haar de omgeving.

Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een vervolgbijeenkomst gefaciliteerd op 18 december 2020. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over de conceptontwerpregeling omtrent groot baanonderhoud en het door LVNL voorgestelde baangebruik tijdens de onderhoudsperiode en de preferentietabel die daaruit is voortgevloeid. De presentaties staan op de website van de Omgevingsraad.

Informatiebijeenkomsten

In 2020 zijn binnen de Omgevingsraad Schiphol diverse informatiesessies gefaciliteerd. Met deze sessies wordt een platform aan initiatiefnemers geboden om leden te informeren over hun programma, opdracht of andere relevante ontwikkelingen met een impact in de omgeving van Schiphol. In 2020 zijn informatiesessies georganiseerd op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, Slotcoördinatie en RIVM (zie onderstaand). Langs deze weg is aan de leden de mogelijkheid geboden belangrijke vragen en overwegingen mee te geven aan de initiatiefnemers.

Datum	Informatiesessie over...	Op initiatief van...
1 oktober 2020	Luchtvaarbesluit (LVB1)	Ministerie van IenW
3 november 2020	Reductie nachtvluchten	Slotcoördinatie
4 november 2020	Luchtruimherziening	Ministerie van IenW
12 november 2020	Baanonderhoud 2021	Schiphol en LVNL
20 november 2020	Advies PAMV aangaande regionaal meetnet	Consortium van RIVM, NLR, KNMI
25 november 2020	RNP-routes	LVNL
17 december 2020	Reductie nachtvluchten	Slotcoördinatie
18 december 2020	Conceptontwerpregeling groot baanonderhoud	Ministerie van IenW, Schiphol en LVNL

Overig zaken/incidenten

In aanvulling op de gebruikelijke gebruiksprognose zijn Schiphol en LVNL in verband met de gevolgen van het COVID-19-virus voor het verkeersbeeld op Schiphol gestart met een wekelijkse factsheet, waarmee zij de omgeving informeren over de te verwachten verkeersontwikkelingen en de realisatie van vliegverkeer op Schiphol. Deze informatie is wekelijks op de website van de ORS gepubliceerd.

IV. Kennis, informatie en communicatie

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.

OmgevingInfoSchiphol

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.

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. Een dergelijke bijeenkomst heeft in 2020 niet plaatsgevonden.

Digitale Archieffunctie

In 2020 heeft het secretariaat een voorstel gedaan en geïmplementeerd voor digitale ontsluiten van stukken ten behoeve van het Regioforum. De voorgestelde manier betrof het digitaal vergaderen middels iBabs en in het eerste halfjaar van 2020 is getoetst of deze manier wenselijk en effectief blijkt. De vergadering van het Regioforum van 22 november 2019 is hiermee als eerste ondersteund. Naar aanleiding van het positieve besluit aangaande iBabs is het de verwachting dat deze werkwijze in 2021 wordt voortgezet.

V. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers

Op 24 januari 2019 is voor de eerste keer 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. 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 2020 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.