



JAARVERSLAG  
OMGEVINGSRAAD SCHIPHOL  
2021

## Inhoud

<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>1. De staat van de leefomgeving Schiphol</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Opvolging eindadvies ‘Schiphol Vernieuwd Verbinden’</b> .....	<b>8</b>
<b>3. Organisatie</b> .....	<b>9</b>
Leden .....	9
Voorzitter .....	9
Het secretariaat.....	9
De Raad van Toezicht .....	9
College van Advies.....	10
Vergaderingen Regioforum .....	10
<b>4. Kennis, informatie en communicatie</b> .....	<b>11</b>
Mobiele applicaties: OmgevingsInfoSchiphol en Notify .....	11
Regionaal informatiesysteem Schiphol o.b.v. geluidmetingen .....	11
Monitor Lokaal Geluid.....	11
Hinderbelevingsonderzoek.....	11
Website .....	12
Digitale Archief functie.....	12
Informatiebijeenkomsten.....	12
Overige zaken .....	12
<b>5. Hinderbeperking</b> .....	<b>13</b>
<b>5a. Werkgroepen hinderbeperking</b> .....	<b>13</b>
Gekromde eindnadering Polderbaan om Uitgeest .....	13
Routeoptimalisatie bij Gouda.....	13
Routeoptimalisatie bij Uithoorn.....	14
Het langer volgen van de hartlijn en beperken verkort oplijnen .....	14
Startprocedures op Schiphol .....	15
<b>5b. Resultaten monitoren</b> .....	<b>16</b>
<b>6. Operationele zaken</b> .....	<b>18</b>
Gebruiksprognose Schiphol.....	18
Kwartaalmonitor Schiphol.....	18
Baanonderhoud Schiphol .....	18
<b>Slotwoord</b> .....	<b>19</b>

## Voorwoord

Voor u ligt het *Jaarverslag 2021* van de Omgevingsraad Schiphol. In dit jaarverslag krijgt u een overzicht van activiteiten en producten van de Omgevingsraad Schiphol in 2021.

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. Hiermee werden de activiteiten vanuit de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) gebundeld.

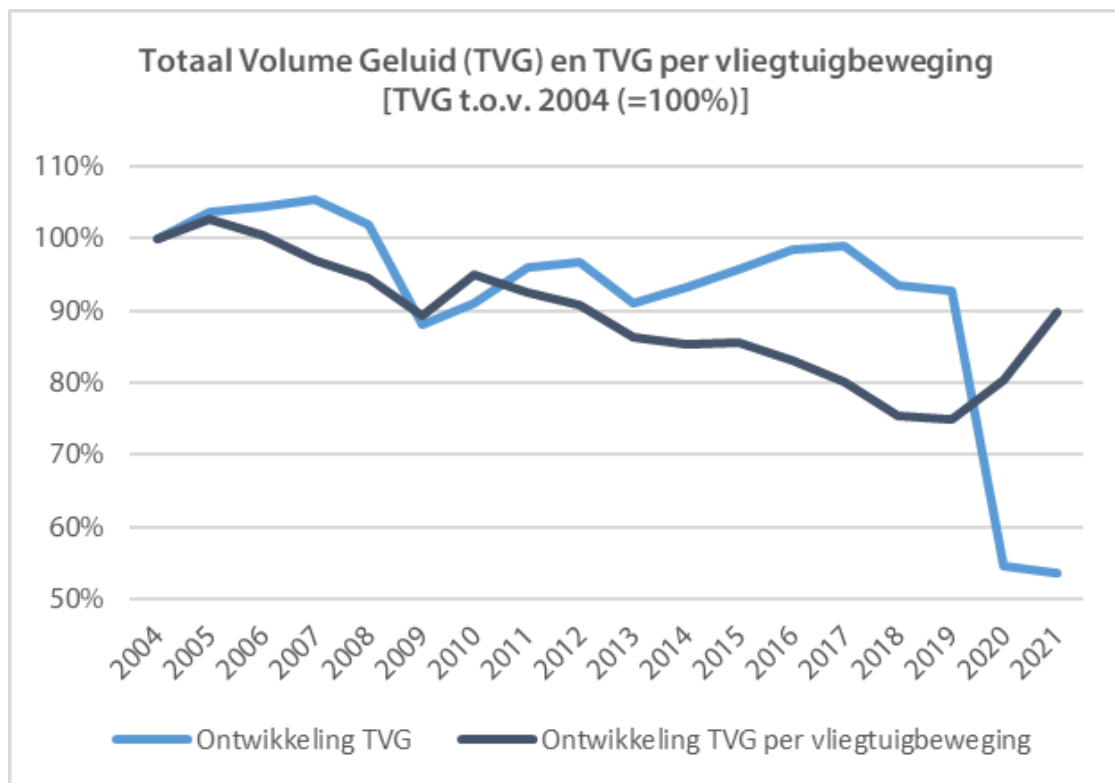
In december 2020 presenteerde ik – in opdracht van de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat - het advies *Schiphol Vernieuwd Verbinden: Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025*. In dit advies constateerde ik dat het poldermodel om tot besluitvorming te komen voor de Omgevingsraad Schiphol niet meer werkt. Er is behoefte aan meer regie van het Rijk en het intensiveren en verbreden van participatie.

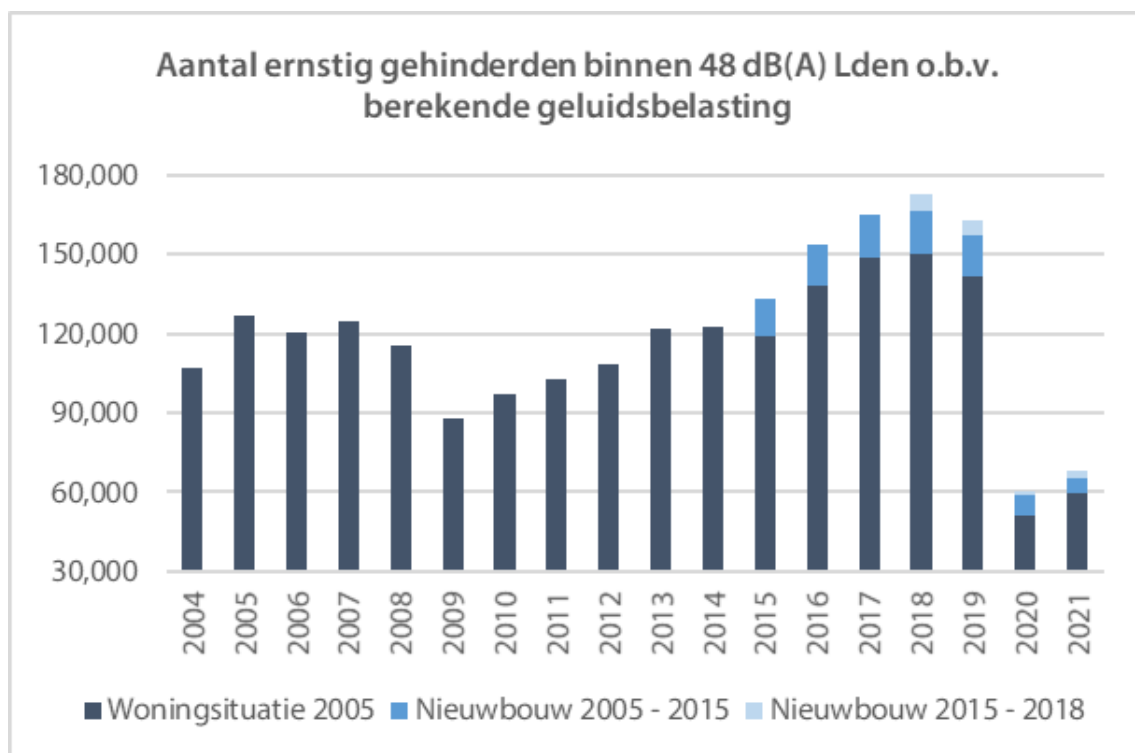
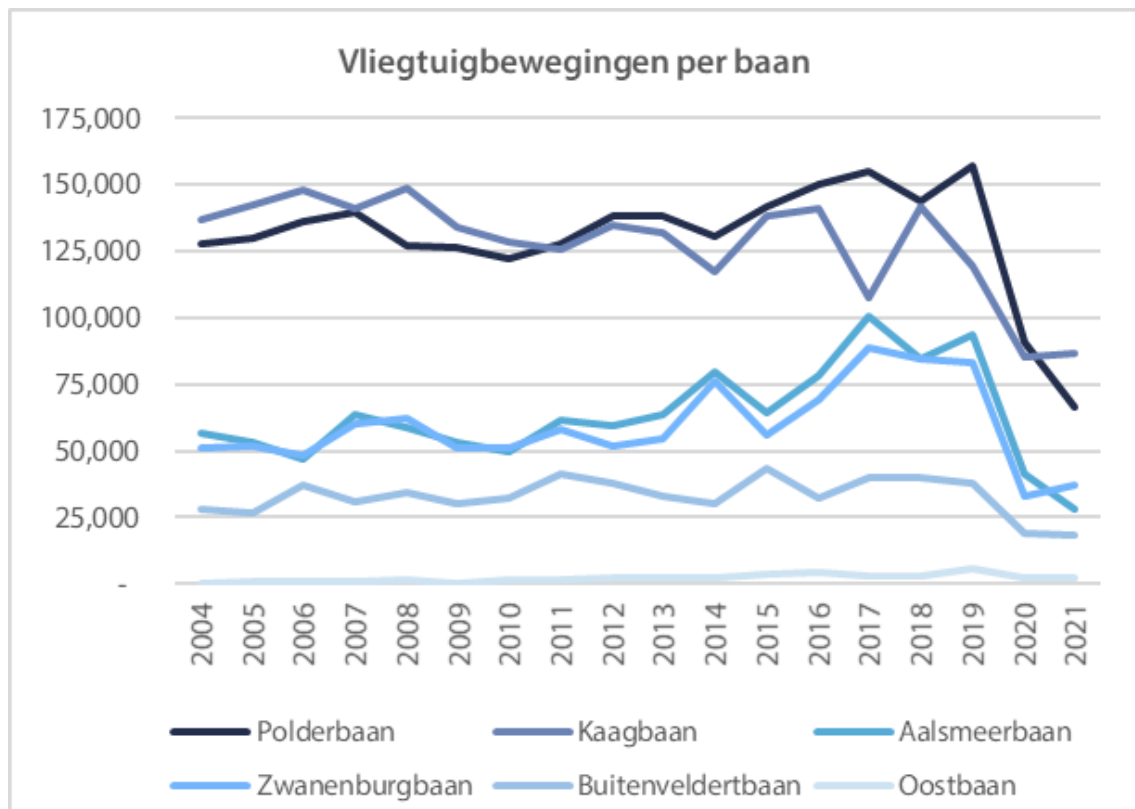
De dialoog tussen Rijk, decentrale overheden, maatschappelijke groeperingen en luchtvaartpartijen zou in de toekomst via nieuwe verbindingen tussen genoemde partijen moeten gaan verlopen. Nieuwe voorgestelde entiteiten zijn de Maatschappelijke Raad Schiphol en het Omgevingshuis die respectievelijk bijdragen aan een intensievere en brede participatie en verbeterde informatievoorziening.

In 2021 is een start gemaakt met het uitwerken van concrete voorstellen voor het toekomstige omgevingsoverleg. Deze voorstellen zullen in de loop van 2022 worden afgerond en ter besluitvorming worden aangeboden aan het nieuwe kabinet.

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

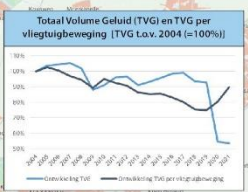
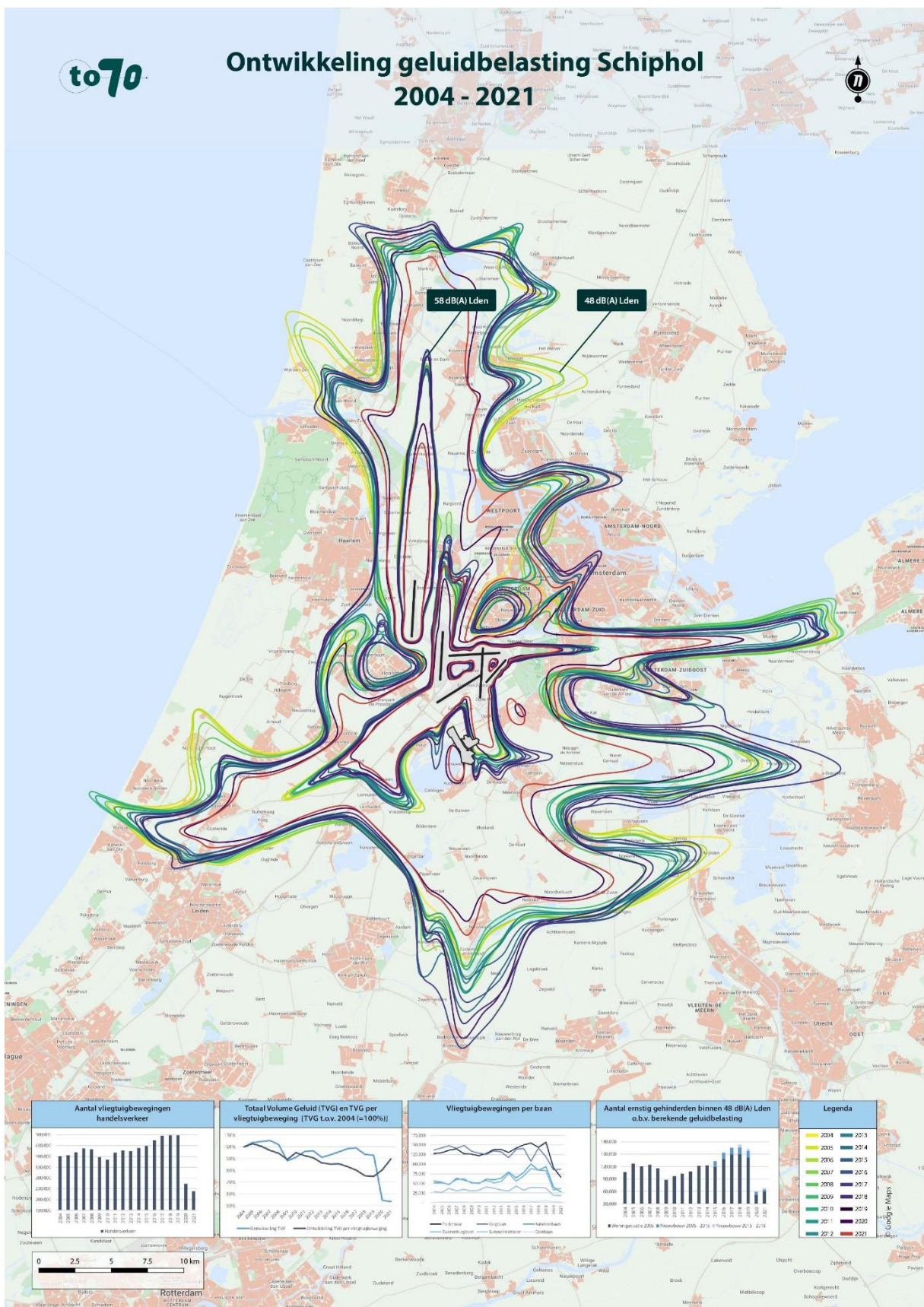
## 1. De staat van de leefomgeving Schiphol

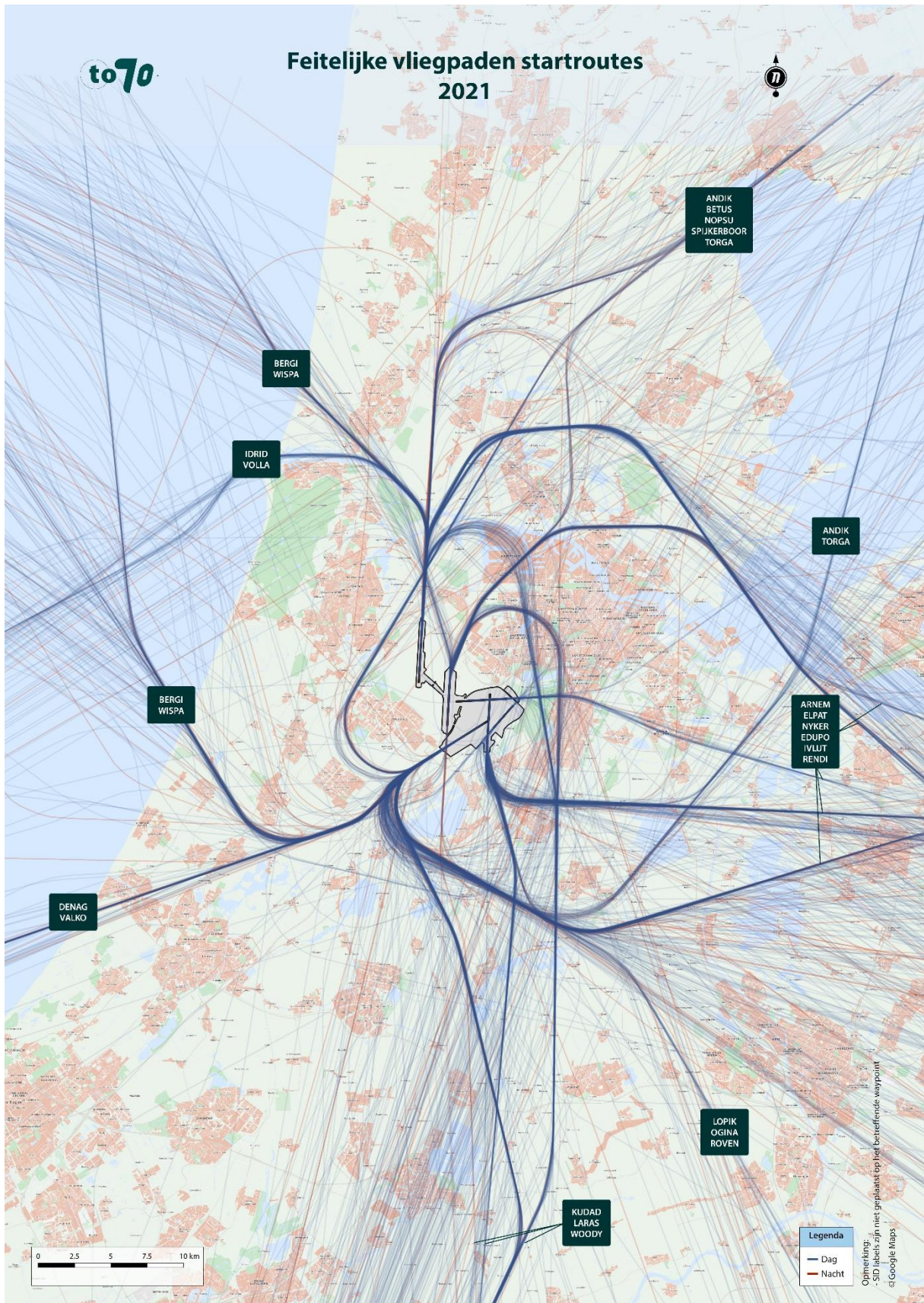






# Ontwikkeling geluidbelasting Schiphol 2004 - 2021





## 2. Opvolging eindadvies 'Schiphol Vernieuwd Verbinden'

Op verzoek van de leden van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2019 als bevoegd gezag toegezegd te reflecteren op het functioneren van de ORS. Aan Van Geel is in 2019 gevraagd leiding te geven aan de evaluatie van de ORS en als onafhankelijk interim-voorzitter de continuïteit van de ORS te waarborgen en haar wettelijke taken te faciliteren. Op 17 december 2019 stuurde Van Geel een tussentijds advies naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Op 11 december 2020 heeft Van Geel het eindadvies *Schiphol Vernieuwd Verbinden: Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025* gepubliceerd en aangeboden aan de minister. Alle partijen in de Omgevingsraad hebben op een constructieve wijze bijgedragen aan de totstandkoming van dit advies.

In het eindadvies roept Van Geel alle bestuurslagen (Rijk, provincies en gemeenten) op om bij besluitvorming meer als één overheid op te treden en in interbestuurlijke programmateams te werken. Met als doel om hiermee tot besluiten te komen met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Daarnaast onderstreept Van Geel het belang om de participatie van omgevingspartijen te verbreden en meer structuur te geven. Bewoners en bewonersorganisaties hebben en houden een belangrijke positie. Ook zou ruimte moeten worden gegeven aan andere maatschappelijke organisaties en betrokkenen, zoals reizigers, werkgevers, werknemers, jongeren en onafhankelijk deskundigen (zoals deskundigen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)). Evenals de Commissie Cohen, ziet Van Geel hierbij geen toekomst meer weggelegd voor de huidige inrichting van de ORS.

### **Opvolging eindadvies in het jaar 2021**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Kamer op 6 oktober 2021 per brief geïnformeerd over de voortgang van het implementatieproces. In deze brief wordt onder meer het volgende gesteld: "Om te voorkomen dat er een vacuüm ontstaat is het nodig om, langs de lijnen van het advies van Van Geel, een aantal praktische wijzigingen door te voeren in de manier waarop de verschillende partijen met elkaar in gesprek kunnen blijven. Daarmee wordt tevens een stevig fundament gecreëerd voor de verdere toekomstige ontwikkeling op basis van de ervaringen die per januari 2022 zullen worden opgedaan. Waarbij het uiteraard aan een nieuw kabinet is om op basis daarvan een afweging te maken over verdere besluitvorming."

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in september 2021 een interim-secretaris voor de ORS en een kwartiermaker aangesteld. In overleg met de leden van de ORS zijn zij aan de slag gegaan met het uitwerken van concrete voorstellen voor de toekomstige ORS. Hiermee is de eerste stap gezet richting de implementatie van het eindadvies van Van Geel. In december 2021 ontvingen de leden van de ORS het concept-plan van aanpak over de transitie van de Omgevingsraad Schiphol naar de Maatschappelijke Raad Schiphol en het Omgevingshuis. In dit document staat de situatie vanaf januari 2022 beschreven en de manier waarop in 2022 voorstellen worden ontwikkeld om te komen tot besluitvorming over participatie, de MRS, het Omgevingshuis en het ondersteunend bureau. In de loop van 2022 worden de voorstellen ter besluitvorming aangeboden aan het nieuwe kabinet.



### 3. Organisatie

#### Leden

In 2021 vertegenwoordigden de partijen in de ORS samen de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en BARIN), het Rijk (ministerie Infrastructuur en Waterstaat), de omliggende provincies (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland), de omliggende gemeenten (56 gemeenten), de bewoners (99 bewonersorganisaties), de Milieufederatie Noord-Holland en VNO-NCW-west. In 2021 is besloten om de zittingstermijn van de leden van de ORS te verlengen. Dit ging in op 24 januari 2021 voor een periode van maximaal één jaar of tot dat de besluitvorming over de voorstellen van de ORS is afgerond.

In 2021 heeft de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio, aangegeven haar lidmaatschap van de ORS per 1 januari 2022 op te zeggen.

#### Voorzitter

Als interim-voorzitter draagt Van Geel sinds 1 juli 2019 zorg voor het waarborgen van de continuïteit van de ORS als overlegorgaan en faciliteert Van Geel de ORS in haar wettelijke taak. Daarnaast gaf hij leiding aan de evaluatie van de ORS, op basis waarvan hij op 10 december 2020 advies uitbracht over de toekomst van het overleg met de omgeving van Schiphol. Om de continuïteit te bewaken gedurende de uitwerking van de toekomstige inrichting van het overleg met de omgeving rond Schiphol, is Van Geel bereid geweest zijn rol als interim-voorzitter voor de tweede keer te verlengen. Hiermee is Van Geel tot medio 2022 de interim-voorzitter van de ORS.

#### Het secretariaat

Het secretariaat van de ORS bestond begin 2021 uit één secretaris en één officemanager. In september 2021 heeft de secretaris van de ORS afscheid genomen en op 21 september 2021 is dhr. Hermelink benoemd als interim-secretaris. In afwachting van de besluitvorming over de ORS, zijn de verdere werkzaamheden van het secretariaat in 2021 ingevuld door ingehuurd personeel. Gedurende 2021 varieerde de totale inzet van ingehuurd personeel van 0,7 tot 1,2 fte.

#### De Raad van Toezicht

De Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS) heeft een Raad van Toezicht. De Raad van Toezicht heeft tot taak om toezicht te houden op de organisatorische en financiële gang van zaken van de stichting. De Raad rapporteert haar bevindingen aan het stichtingsbestuur en aan het Regioforum. Statutair is bepaald dat de Raad van Toezicht minstens 2 keer per jaar in een gezamenlijke vergadering met het stichtingsbestuur bijeen komt. De leden van de Raad van Toezicht hebben zitting op persoonlijke titel. In 2021 bestond de Raad van Toezicht uit de volgende leden: dhr. R.J.H. Heddema (voorzitter), mevr. A.W.C. Hoenderdos-Metselaar, mevr. C. Portegies en dhr. H.W. de Roos. Voor drie van de vier leden – dhr. Heddema, mevr. Hoenderdos-Metselaar en dhr. De Roos - verliep de zittingstermijn op 1 november 2021. In het Regioforum van 8 oktober jongstleden hebben de leden van het Regioforum ingestemd met hun herbenoeming per 1 november 2021, voor een periode van maximaal vijf jaar.

De Raad van Toezicht kwam in 2021 vijf keer bijeen:

- Op 23 februari 2021 hebben de leden van de Raad van Toezicht de stand van zaken m.b.t. de opvolging van het eindadvies van Van Geel en het jaarplan en de begroting voor 2021 besproken. Gezien de beperkte tijd, is besloten het jaarverslag en de jaarrekening 2020 schriftelijk af te doen.
- Op 20 april 2021 is teruggeblikt op de besluitvorming in het Regioforum van 9 april 2021 t.a.v. het jaarplan en de begroting van 2021 en is de kwartaalrapportage Q1 2021 besproken. Tevens is aan

de leden van de Raad van Toezicht gevraagd na te denken over hun herbenoeming. Gezien de afwezigheid van Van Geel bij deze vergadering, is voorgesteld om eind juni een extra vergadering met de Raad van Toezicht te organiseren.

- Op 24 juni 2021 is in een extra vergadering met de Raad van Toezicht gesproken over de stand van zaken m.b.t. de opvolging van het eindadvies van Van Geel. Gezien het feit dat de BRS aangekondigd heeft per 1 januari 2022 uit te treden, is nadrukkelijk stilgestaan bij de consequenties hiervan. Daarnaast hebben de leden van de Raad van Toezicht laten weten op te willen gaan voor herbenoeming.
- Op 22 september 2021 hebben de leden van de Raad van Toezicht de kwartaalrapportage Q2 2021 besproken. Daarnaast is gesproken over de stand van zaken van de nieuwe organisatievorm van de ORS en de benoeming van de interim-secretaris. In deze vergadering is afgesproken de benoeming van de leden van de Raad van Toezicht voor te leggen aan het Regioforum. De benoeming geldt voor de volledige termijn van vijf jaar, maar de mogelijkheid bestaat om als lid van de RvT ontslag aan te vragen of ontslagen te worden.
- Op 29 november 2021 is de kwartaalrapportage Q3 2021 besproken. Daarnaast heeft de kwartiermaker vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een presentatie gegeven over de stand van zaken m.b.t. de nieuwe organisatievorm van de ORS. Ook is het jaarplan en de begroting voor 2022 besproken en goedgekeurd.

### College van Advies

In 2021 hebben er geen bijeenkomsten met het College van Advies plaatsgevonden.

### Vergaderingen Regioforum

Het Regioforum is in 2021 bijeengekomen op 9 april, 25 juni, 8 oktober en 17 december. Vanwege de situatie rondom COVID-19 in Nederland vonden de vergadering van 9 april, 25 juni en 17 december digitaal plaats. Toehoorders konden de vergadering via een livestream volgen. De vergadering van 8 oktober 2021 was fysiek. Het Regioforum van 17 december 2021 was het laatste Regioforum. Vanaf 2022 wordt het Regioforum vervangen door het overleg van de Maatschappelijke Raad Schiphol in ontwikkeling (MRS i.o.).

## 4. Kennis, informatie en communicatie

### Mobiele applicaties: OmgevingsInfoSchiphol en Notifly

In 2018 is de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol gelanceerd. Met de app OmgevingInfoSchiphol kunnen omwonenden van Schiphol via een smartphone, tablet of computer informatie over het actuele vliegverkeer rond Schiphol raadplegen. Diverse tot dan toe losstaande informatiebronnen zijn hiermee geïntegreerd en via de mobiele applicatie ontsloten. De hosting en het beheer van deze mobiele applicatie wordt gefinancierd vanuit de ORS.

In het convenant Hinderbeperking (akkoord 2008) is de ontwikkeling van een geluidweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. In 2021 heeft Schiphol hiervoor de app Notifly gelanceerd. Met dit instrument kan het te verwachten vliegverkeer op locaties in de omgeving van Schiphol worden voorspeld.

### Regionaal informatiesysteem Schiphol o.b.v. geluidmetingen

Op 26 mei 2021 is het actieplan voor de inhoudelijke implementatie van (het door de ORS ontwikkelde) regionale meetplan gepubliceerd. In het Regioforum van 25 juni 2021 is dit actieplan bij alle leden van het Regioforum onder de aandacht gebracht. Hiermee is voorzien in een overdracht naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Achtergrond: In de oorspronkelijke opzet is het de bedoeling geweest de informatie over meetgegevens te integreren in de gelanceerde mobiele applicatie. Om dat te realiseren is in 2017 en 2018 door de ORS eerst een gemeenschappelijke toekomstvisie – op het geluidsnetwerk en metingen rond Schiphol - geformuleerd. In 2018 heeft het Regioforum mandaat verleend voor het in beeld brengen van de mogelijkheden van beheer en bekostiging van een nieuw in te richten geluidmeetsysteem voor Schiphol (dat invulling geeft aan de bovengenoemde visie). In het Regioforum van 14 juni 2019 is besloten eerst de toekomstvisie vanuit het landelijk programma meten vliegtuiggeluid (ministerie IenW) af te wachten. Vanuit het landelijke programma is in maart 2020 aan de ORS aangeboden met een consortium van deskundigen het door de ORS onderschreven plan door te lichten op de passendheid binnen de landelijke aanpak en mogelijke verbeteringen in effectiviteit en efficiëntie. Experts van het RIVM, NLR, KNMI hebben hun externe review van het meet-en rekensysteem opgeleverd. Op basis hiervan heeft het Regioforum van december 2020 ingestemd met het opstellen van een overdrachtsdocument met een inventarisatie van vervolgstappen voor de implementatie van het ontwikkelde regionale meetplan.

### 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 vanaf 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.

### Website

De website [www.omgevingsraadschiphol.nl](http://www.omgevingsraadschiphol.nl) is het belangrijkste kanaal voor de externe communicatie van de ORS en bevat nieuwsberichten, informatie over de leden, een overzicht van adviezen vanuit de ORS, een agenda en een archief.

### Digitale Archief functie

In 2021 is iBabs gebruikt om papierloos te vergaderen en om digitaal te archiveren.

### Informatiebijeenkomsten

In 2021 zijn diverse informatiesessies gefaciliteerd. Het initiatief voor een informatiesessie ligt bij partijen (overheden of organisaties) die actief zijn met een programma, opdracht of andere relevante ontwikkeling met impact op de omgeving van Schiphol. Het secretariaat van de ORS heeft hierbij een faciliterende rol en maakt het mogelijk dat er een platform is waarbij de leden van de ORS de gelegenheid krijgen om belangrijke vragen en overwegingen mee te geven aan de initiatiefnemer van een informatiesessie. In onderstaande tabel is te zien welke informatiesessies in 2021 hebben plaatsgevonden.

Datum	Onderwerp informatiesessie	Initiatiefnemer
24 februari 2021	Ontwerp-beslissing Luchtruimherziening	Ministerie van IenW
2 maart 2021	Workshop app Notify	Schiphol
19 maart 2021	LVB en MER	Ministerie van IenW
8 april 2021	Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV)	RIVM en min IenW
12 mei 2021	Vervolg workshop app Notify	Schiphol
14 juli 2021	Plan van Aanpak - Toetsing Hinderreductieplan Schiphol	Ministerie van IenW
25 november 2021	Baanonderhoud 2022	Schiphol en LVNL
22 december 2021	Terugkoppeling – Toetsing Hinderreductieplan Schiphol	Ministerie van IenW

### Overige zaken

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 bij de nieuwsberichten te vinden op de website van BAS. Van half 2020 t/m half 2021 heeft de ORS deze berichten ook op haar website gedeeld.

## 5. Hinderbeperking

### 5a. Werkgroepen hinderbeperking

In 2021 heeft de ORS verschillende werkgroepen gefaciliteerd waarin mogelijke hinderbeperkende voorstellen werden onderzocht. In het Regioforum van 17 december 2021 is ingestemd met het afronden van de werkgroep over de routeoptimalisatie bij Gouda, de werkgroep over het langer volgen van de hartlijn en het beperken van verkort oplijnen en de werkgroep over de startprocedures op Schiphol. Suggesties voor relevant vervolgonderzoek worden in januari 2022 geïnventariseerd.

#### Gekromde eindnadering Polderbaan om Uitgeest

In de werkgroep Uitgeest is gekeken naar de mogelijkheid om voor naderend vliegverkeer richting de Polderbaan 's nachts - met een 'gekromde eindnadering' - een bocht om Uitgeest te ontwerpen. Na een bijeenkomst met de werkgroep en het gesprek in de regio, is op 22 december 2020 een advies m.b.t. het routevoorstel voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Om bij een positief besluit van de minister voortvarend stappen te zetten, heeft het Regioforum van 9 april 2021 ingestemd met 1) een aanpak voor een nul- en effectmeting en 2) een aanbod aan regionale bestuurders om op hun initiatief raadsleden en inwoners uit het gebied te informeren over het pakket van maatregelen en effecten in de regio. Op 15 juni 2021 heeft de minister ingestemd met de voorgestelde wijziging voor de eindnadering bij Uitgeest. Hier is in het Regioforum van 25 juni 2021 over geïnformeerd.

Tijdens de werkgroep van 9 november 2021 heeft LVNL aangegeven dat de technisch noodzakelijke voorbereiding voor de nachtnadering op 12 augustus 2021 geïmplementeerd is in het luchtverkeersleidingssysteem (AAA). Verder is LVNL bezig met het voorbereiden van de operationele implementatie. Dit behoeft een wijziging aan het luchtverkeersleidingssysteem. Hiervoor doorloopt LVNL in Q4 2021 tot Q1 2022 een goedkeuringstraject met ILT en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dezelfde werkgroep van 9 november 2021 heeft To70 de vliegpaden, vlieghoogtes en geluidmetingen van de nul-situatie en de huidige situatie gepresenteerd. De nul-situatie is de nachtroute naar de Polderbaan tot mei 2020. De huidige situatie is eveneens deze route, maar dan met de verhoogde naderingshoogte NIRSI die vanaf mei 2020 wordt gevlogen. Samengevat laten de resultaten zien dat de vliegpaden (dus waar gevlogen wordt) na het loslaten van de vlieghoogterestrictie op NIRSI (van 5500ft tot maximaal 7000ft) niet zijn gewijzigd. In het algemeen zijn de vlieghoogtes hoger en dit is in lijn met de veronderstellingen in de effectberekeningen. Er zijn geen significante wijzigingen in het gemeten geluid (piekniveaus).

Deze werkgroep heeft een vervolg in 2022. In het eerste kwartaal van 2022 wordt een nieuwe bijeenkomst georganiseerd waarin LVNL informeert over de verdere voortgang. Na de implementatie van de gekromde nachtnadering zal To70 ook de effecten van de gewijzigde route analyseren en presenteren.

#### Routeoptimalisatie bij Gouda

Op verzoek van de minister is in 2019 een werkgroep gestart om te kijken op welke manier de KUDAD-vertrekroute (voorheen "LEKKO") vanaf de Aalsmeerbaan (18L) ter hoogte van Gouda aangepast kan worden om hinder te verminderen. De mogelijkheden en effecten van een gewijzigde KUDAD-vertrekroute zijn inzichtelijk gemaakt. Na oplevering van de resultaten concludeerde het bestuurlijk cluster Groene Hart – in een bestuurlijk overleg - dat zij weinig of geen heil zagen in de voorliggende varianten voor routewijziging. Bij die gelegenheid is aandacht gevraagd voor een extra (nieuw ingebracht) alternatief. Dit alternatieve routevoorstel is geanalyseerd en op 18 februari 2021 in de werkgroep besproken. Over deze resultaten is het Regioforum op 9 april 2021 geïnformeerd.

Samenvattend laat de analyse met het Europese Doc29-model zien dat het alternatieve voorstel geen effect zal hebben binnen de 48 dB(A) Lden contour. Het effect in het gebied verder van de luchthaven, is naar verwachting kleiner dan de eerder beschouwde varianten. Daarbij komt ook dat deze variant zal resulteren in een verplaatsing van hinder richting Woerden en Oudewater en zal leiden tot een toename van het brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot. In overleg met de partijen bleek vervolgens de behoefte te zijn ontstaan om de resultaten van geluidseffecten nog een keer te berekenen op basis van het Nederlands Rekenmodel (NRM) in plaats van het gehanteerde Doc29-model. In de werkgroep d.d. 29 juni 2021 werden de resultaten van de geluidseffecten volgens het NRM getoond. De resultaten hiervan luiden als volgt:

1. Binnen de 48 dB(A) Lden-contour laten het formeel vigerende Nederlands Rekenmodel en het beleidsmatige gehanteerde Doc29-model uiteenlopende - c.q. kleine positieve en kleine negatieve - effecten zien, echter in beide gevallen geen effecten binnen de 58 dB(A) Lden.
2. Op basis van beide rekenmodellen is de verwachting dat er bij routeverschuiving sprake zal zijn een per saldo afname van de berekende hinder, maar ook van verplaatsing van hinder naar Woerden en Oudewater.

In de werkgroep van 29 juni 2021 werden de resultaten van de aanvullende feitelijke vragen getoond en besproken. Hiermee blijken alle voorgelegde varianten voor routeverschuiving niet opportuun. In de onderzochte varianten is met name sprake van verplaatsing van hinder.

Het Regioforum heeft op 17 december 2021 ingestemd met het afronden van de werkgroep en het verzenden van de antwoordbrief aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In deze brief adviseerde de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol de minister om – gegeven de resultaten - niet over te gaan tot een wijziging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Aalsmeerbaan, maar in plaats daarvan op andere manieren aandacht te blijven hebben voor mogelijkheden van hinderbeperking bij Gouda. Deze brief is op 23 december 2021 naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd. Hiermee is de werkgroep in 2021 afgerond.

### Routeoptimalisatie bij Uithoorn

In de werkgroep Uithoorn is gekeken naar de mogelijkheid om de routes van de Aalsmeerbaan naar het zuiden en het oosten te optimaliseren. In de werkgroep is een veelheid aan feitelijke informatie verzameld. Kort gezegd laten de resultaten zien dat de voorstellen resulteren in een substantiële hinderbeperking tot meer dan 1.000 ernstig gehinderden, maar dat er tegelijkertijd ook een verschuiving van hinder optreedt.

In het Regioforum van 8 oktober 2021 is gemeld dat het onderzoeksbureau To70 en het secretariaat van de ORS een bestuurlijke notitie – met alle feitelijke informatie – opstelt en bij de werkgroep en betrokken bestuurders toetst of de informatie correct en compleet is. Daarbij is genoemd dat de notitie (mits compleet en feitelijk correct) naar de regio gaat voor een bestuurlijke afweging.

Op 9 december 2021 is een concept-notitie over de werkgroep Uithoorn met de leden van de werkgroep gedeeld. Met de binnengekomen reacties op het concept-stuk wordt nog een nieuwe versie van de notitie gemaakt. Als de nieuwe versie gereed is, vraagt het secretariaat of de leden van de werkgroep akkoord zijn met deze versie. In 2022 zal worden gezien hoe een vervolg gegeven kan worden aan de resultaten van het onderzoek; hetzij volgens de nieuwe hetzij onder de oude werkstructuur.

### Het langer volgen van de hartlijn en beperken verkort oplijnen

Deze werkgroep volgde uit een ingediend voorstel en quick scan. Het doel van het vervolgonderzoek was om feitelijk en inhoudelijk zichtbaar te maken in welke mate hinder beperkt kan worden door het

langer volgen van de hartlijn (SID) bij startend vliegverkeer. De focus lag op de afwijkingen die te beïnvloeden zijn, zoals navigatie-onnauwkeurigheden of efficiencyoverwegingen. Na afstemming met het Regioforum is de scope van het onderzoek uitgebreid en is ook gekeken naar de mogelijkheid van hinderbeperking door het beperken van verkort oplijnen door naderende vliegtuigen.

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat het langer volgen van de startroutes binnen de 48 dB contour tot een afname van ernstig gehinderden leidt. Voor het gebied daarbuiten leidt het volgen van de routes tot een hoogte van 6.000 ft niet tot het significant minder overvliegen van woonkernen. In het onderzoek is niet gekeken naar het effect op de startcapaciteit en de mogelijke gevolgen daarvan voor het baangebruik. Met het beperken van verkort oplijnen valt relatief weinig (berekende) hinderbeperking te realiseren. Het aandeel naderende vliegtuigen dat verkort indraait is namelijk beperkt. In de werkgroep is ook kennis genomen van het voornemen in het programma Luchtruimherziening om startende vliegtuigen langer de hartlijn van de route te laten volgen.

Het Regioforum heeft op 17 december 2021 ingestemd met het afronden van de werkgroep en het verzenden van een brief aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (en in het bijzonder het traject rondom de Luchtruimherziening) om te reageren op de onderzoeksresultaten. Deze brief is op 23 december 2021 naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd. Hiermee is de werkgroep in 2021 afgerond.

### Startprocedures op Schiphol

Naar aanleiding van een hinderbeperkend voorstel vanuit het bestuurlijk cluster Groene Hart, is in 2020 een quick scan uitgevoerd naar de toepassing van de verschillende vormen van de NADP2 startprocedure op Schiphol. De resultaten van de quick scan gaven aanleiding om de toepassing van startprocedures op Schiphol en de effecten van geluid verder te onderzoeken. Het doel van het vervolgonderzoek was om feitelijk en inhoudelijk inzichtelijk te maken welke verschillen er zijn tussen de uitvoering van startprocedures en wat de impact is op geluid.

De resultaten van het onderzoek zijn in kaart gebracht op basis van radardata en vluchtinformatie. Kort gezegd bevestigen de resultaten de eerdere onderzoek naar de NADP2 procedure. Bij de NADP2 zijn er t.o.v. de NADP1 procedure hogere geluidsniveaus recht onder het vliegpad dicht bij de baan en lagere geluidsniveaus naast het vliegpad. Ook kent de NADP2 procedure een lagere CO2 uitstoot. In de analyse is ook gekeken naar het effect op geluid van:

- Een lage acceleratiehoogte bij de NADP2 procedure: de effecten zijn vergelijkbaar met de effecten bij wijziging van NADP1 naar NADP2, maar treden nog wat dichterbij de luchthaven op.
- Het gebruik van maximaal startvermogen: leidt tot meer geluid naast het vliegpad en, rondom het punt waar tijdens de start van startvermogen naar klimvermogen wordt gegaan, een afname van de geluidbelasting.
- Het versnellen onder FL100: dit leidt tot wat hogere geluidsniveau verder weg (20+ km) van de luchthaven

De resultaten laten zien dat de NADP2 procedure per saldo tot minder ernstig gehinderden leidt dan een NADP1 procedure. Verder is in de werkgroep in het bijzonder aandacht gevraagd om ook de effecten voor de Boeing 747 te beschouwen, met in het bijzonder de effecten van de verschillende startprocedures op de vliegpaden rondom bochten. Hier is voorshands geen nader onderzoek naar gedaan; dit kan bij de inventarisatie van vervolgonderzoek in januari 2022 alsnog meegenomen worden.

Het Regioforum heeft op 17 december 2021 ingestemd met het afronden van de werkgroep. In de werkgroep is feitelijk en inhoudelijk zichtbaar gemaakt welke verschillen er zijn tussen de uitvoering van startprocedures op Schiphol en wat de impact hiervan is op het hoogte- en snelheidsverloop en het geluid tijdens de start. Hiermee is de werkgroep in 2021 afgerond.

### 5b. Resultaten monitoren

Het Rijk heeft de ORS opdracht gegeven tot het monitoren van het gebruik van de vaste bochtstraal bij Leimuider, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Daarnaast heeft de ORS ook de opdracht om de ontwikkelingen rondom parallel starten en de effecten van geluid rond Schiphol te monitoren. Hieronder staan de resultaten van deze monitoren.

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

Het aandeel van het verkeer dat op de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) de vaste bochtstraal vliegt, is toegenomen van 72,29% bij 6.392 vluchten in gebruiksjaar 2020 tot 75,73% bij 3.358 vluchten in gebruiksjaar 2021.

#### Vaste bochtstraal vertrekroutes Kaagbaan naar oosten en zuiden (microklimaat Leimuider)

In gebruiksjaar 2021 hebben er 35.740 vluchten plaats gehad op de vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) naar het oosten en het zuiden. In 53,09% van de gevallen werd de vaste bochtstraal toegepast. Ter referentie, in gebruiksjaar 2020 vonden er 34.313 vluchten plaats op deze vertrekroute en vloog 51,64% van het verkeer de vaste bochtstraal.

#### Parallel starten Polderbaan en Zwanenburgbaan

Wat betreft parallel starten is een analyse uitgevoerd van het aandeel parallelle starts ten opzichte van het totaal aantal starts, het aandeel parallelle starts tijdens een startpiek en het aandeel parallelle starts tijdens een startpiek bij noordenwind en maximaal 15 knopen dwarswind. Deze analyse is uitgevoerd voor de gebruiksjaren 2015 tot en met 2021 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%
2021	119.753	8.783 → 7,3%



*Het aantal en aandeel starts 36L + 36C tijdens startpiek (twee startbanen in gebruik), bij alle weersomstandigheden*

<b>Vliegpaden</b>	<b>Totaal starts</b>	<b>Waarvan 36L + 36C</b>
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%
2021	43.227	8.783 → 20,3%

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

<b>Vliegpaden</b>	<b>Totaal starts</b>	<b>Waarvan 36L + 36C</b>
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%
2021	15.717	6.641 → 42,3%

## 6. Operationele zaken

De ORS wordt over verschillende operationele zaken geïnformeerd en geconsulteerd. Hieronder staat beschreven welke onderwerpen in 2021 zijn besproken.

### Gebruiksprognose Schiphol

Voorafgaand aan elk gebruiksjaar stelt de luchtvaartsector een gebruiksprognose op waarin het verwachte gebruik van het baan- en routestelsel van Schiphol en de hierbij optredende milieueffecten voor de omgeving worden beschreven. Hierbij wordt ook getoetst of het verwachte gebruik van Schiphol voldoet aan de zogenoemde criteria voor gelijkwaardigheid. Na afloop van elk gebruiksjaar wordt de gebruiksprognose geëvalueerd, waarbij onder meer de werkelijk opgetreden geluidbelasting wordt vergeleken met de verwachting van de gebruiksprognose.

*Evaluatie Gebruiksprognose 2020:* Op 16 maart 2021 is de evaluatie van de gebruiksprognose 2020 gepubliceerd en ter bespreking aangeboden aan de ORS. *Advies Gebruiksprognose 2022:* In de vastgestelde wijziging van de Wet luchtvaart is opgenomen dat de exploitant van de luchthaven Schiphol voorafgaand aan een gebruiksjaar een Gebruiksprognose opstelt en deze voor advies voorlegt aan de ORS. Op 22 oktober 2021 heeft de ORS advies uitgebracht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Gebruiksprognose 2022. In dit advies is antwoord gegeven op de vraag of de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komend jaar en de vooruitblik voor ontwikkelingen in de komende jaren en of in voldoende mate is aangetoond dat het verkeer in het komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de geldende regels kan worden afgehandeld. Dit advies is ook gepubliceerd op de website van de ORS.

### Kwartaalmonitor Schiphol

De Kwartaalmonitor Schiphol geeft per kwartaal actuele informatie over de uitvoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol. De kwartaalmonitor gaat in op de netwerkqualiteit, het baangebruik en gebruiksregels, de hoeveelheid geluid, het totaal aantal bewegingen en bijzonderheden van de vliegoperatie. De sector stelt de kwartaalmonitor op voor de ORS. In het Regioforum van 9 april 2021 is de kwartaalmonitor Q1 gebruiksjaar 2021 aan bod gekomen, op 25 juni 2021 de kwartaalmonitor Q2 2021, op 8 oktober 2021 de kwartaalmonitor Q3 2021 en 17 december de kwartaalmonitor Q4 2021. De kwartaalrapportages zijn gepubliceerd op de website van de ORS.

### Baanonderhoud Schiphol

Ieder najaar organiseren Schiphol en LVNL een informatiebijeenkomst over de planning van het grootschalig onderhoud in het komende gebruiksjaar. Op donderdag 25 november 2021 hebben Schiphol en LVNL bij de ORS het Baanonderhoudsprogramma voor 2022 gepresenteerd. Tijdens deze bijeenkomst is informatie gegeven over de strategie, planning en verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik, met name gedurende de periode tijdens het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan. Ook is een korte terugblik gegeven van het onderhoud in het jaar 2021.

## Slotwoord

Het jaar 2021 is voor de ORS een turbulent jaar geweest. Er hebben veel personele wisselingen plaats gevonden. Zo nam Johan Weggeman na ruim twaalf jaar afscheid als secretaris van de ORS. Zijn functie werd in september overgenomen door Gert Jan Hermelink. Tevens werd in september Dinand Abels aangesteld als kwartiermaker. Hiermee werden de eerste stappen naar de implementatie van het eindadvies van de heer Van Geel gezet. Onder begeleiding van de interim-secretaris en de kwartiermaker is gestart met het uitwerken van een plan van aanpak dat tijdens het Regioforum op 17 december 2021 in concept werd gepresenteerd. Dit plan van aanpak gaat ervan uit dat medio juni 2022 de definitieve voorstellen aan de minister ter besluitvorming kunnen worden voorgelegd. Na goedkeuring kunnen vervolgens zowel de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol als het Omgevingshuis worden ingericht. Lopende zaken blijven gedurende het transitieproces zoveel mogelijk gecontinueerd.