



Memo

Aan:
Van: Menno Waalewijn
Onderwerp: Factsheet Schipholdossier
C.c.:

De Omgevingsdienst West-Holland adviseert en ondersteunt diverse aangesloten gemeenten over het Schipholdossier. De belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn geluidhinder en ruimtelijke ordening.

Wij hebben een factsheet gemaakt met een overzicht van de belangrijkste feiten. Allereerst schetsen wij de overlegorganen rond Schiphol en hoe de verschillende partijen daarin vertegenwoordigd zijn. Daarna geven wij een korte beschrijving van de belangrijkste onderwerpen die een rol spelen bij de toekomstdiscussie en de manier waarop het besluitvormingsproces plaatsvindt.

1 Overlegorganen

Allereerst is het belangrijk om te weten dat gemeenten geen bevoegdheden hebben m.b.t. de luchtvaart, die liggen bij het Rijk. Wel betreft het Rijk de overheden uit de regio rondom Schiphol bij haar beleid. Dat loopt via de volgende overlegorganen:

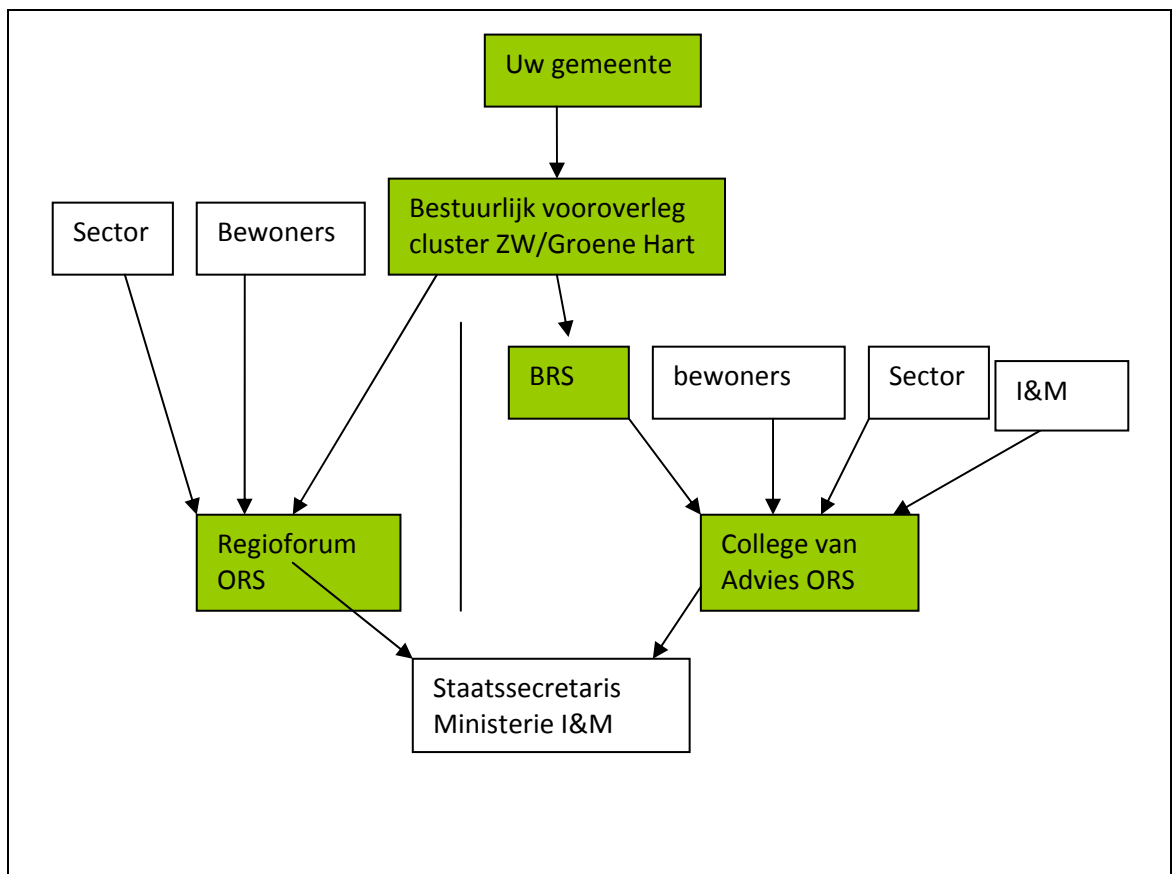
- De Omgevingsraad Schiphol (**ORS**) is een wettelijk adviesorgaan van het Rijk (www.omgevingsraadschiphol.nl). Hierin overleggen overheden, bewoners, milieubeweging, bedrijfsleven en de luchtvaartsector over geluidhinder en veiligheid rondom Schiphol. De ORS is in januari 2015 ingesteld, als opvolger van de CROS en de Alderstafel en kent 2 vergaderplatforms:
 - 1) Het **College van Advies**, dit is de plek waar besluitvorming en onderhandeling plaatsvindt (voorheen de Alderstafel). Deelnemers zijn kleine delegaties van overheid, luchtvaartsector en bewoners. Het College van Advies adviseert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van I&M, als voorbereiding voor besluitvorming in de 2^e Kamer.
 - 2) Het **Regioforum** (voorheen de CROS-plenair): dit is de plek waar informatie wordt uitgewisseld en discussie plaatsvindt in een grotere groep vertegenwoordigers van overheden, bewoners en sector.

Gemeenten binnen de 48 dB-contour kunnen lid worden van de ORS en betalen contributie, waarna een wethouder aanwezig kan zijn (als lid of toehoorder) in het Regioforum. Gemeenten zijn gegroepeerd in 9 geografische clusters, ieder cluster heeft 1 zetel in de vergadering van het Regioforum van de ORS. Gemeenten uit de regio Holland Rijnland zitten in de clusters *Zuidwest* en *Groene Hart*.

Bewonersorganisaties kunnen zich aanmelden als lid van de ORS. Uit hun midden worden 10 bewonersvertegenwoordigers gekozen, die hun cluster vertegenwoordigen in het Regioforum. De clusters van bewoners zijn *geografisch anders* dan van de gemeenten:

voor elk van de 5 startbanen is een vertegenwoordiger van het betreffende binnengebied en van het buitengebied.

- De Bestuurlijke Regie Schiphol (**BRS**) is een overlegorgaan van *uitsluitend* de overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De BRS is officiële gesprekspartner voor het Rijk namens de gezamenlijke overheden in de regio. Gemeenten kunnen individueel deelnemen aan de BRS vergaderingen; bij de meeste BRS-bijeenkomsten worden cluster ZW en cluster Groene Hart echter vertegenwoordigd door elk 1 wethouder. In totaal vertegenwoordigt de BRS circa 35 gemeenten en 4 provincies.
- In het **Bestuurlijk vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest** bespreken bestuurders uit de Bollenstreek en Leidse Regio samen met een bewonersvertegenwoordiger en de provincie Zuid Holland de ontwikkelingen rondom Schiphol. Doel is om een gezamenlijk standpunt in te kunnen nemen voor de vergaderingen van de BRS en de ORS. De voorzitter van het bestuurlijk vooroverleg van dit cluster ZW (wethouder Roeffen van Oegstgeest) is tevens deelnemer aan de ORS en BRS en brengt de standpunten van cluster ZW daar in. Het bestuurlijk vooroverleg van cluster zuidwest bestaat uit gemeenten die *lid* zijn van de ORS; per 1-1-2016 zijn dat: Kaag en Braassem, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest en Teylingen. Hillegom en Katwijk zijn agendalid. De Omgevingsdienst voert het secretariaat voor het cluster zuidwest en werkt daarbij samen met de provincie Zuid-Holland om de belangen van onze inwoners te behartigen.
- In **ORS cluster Groene Hart** is ook een bestuurlijk vooroverleg, waaraan vanuit Holland Rijnland Nieuwkoop en Alphen deelnemen, naast Woerden, Stichtse Vecht en De Ronde Venen. Dit overleg wordt gefaciliteerd Nieuwkoop/Bodegraven-Reeuwijk.



Figuur: Invloed gemeente op Schipholbeleid

2 Proces

De besluitvorming over Schiphol vindt voornamelijk plaats in het College van Advies van de ORS. Hierin treedt een BRS-*delegatie* op namens de overheden in de regio. Sinds medio 2014 zit wethouder Roeffen van Oegstgeest in deze delegatie namens *alle* gemeenten van het "buitengebied" (> circa 10 km). De overige leden van de BRS-delegatie zijn de gedeputeerden van NH en ZH, en de wethouders van Amsterdam, Haarlemmermeer en Amstelveen.

Door de getrapte besluitvorming is de invloed van een individuele gemeente zeer gering; de marges zijn klein want elke verschuiving leidt tot overlast elders (waterbed-effect).

De ORS werkt maatregelen uit die de afgelopen jaren zijn afgesproken voor de periode tot 2020. De belangrijkste maatregelen zijn vastgelegd in het *Convenant Hinderbeperking*, waarin afspraken zijn gemaakt over maatregelen die het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol moeten beperken. Elke maatregel wordt eerst uitvoerig beproefd voordat wordt besloten tot invoering. In de loop der jaren zijn zeer veel onderzoeken gedaan naar optimalisering van de vliegroutes met het oog op geluidhinder; diverse verbeteringen zijn doorgevoerd en inmiddels lijkt een significante verbetering niet meer mogelijk.

3 Toelichting op enkele hoofdonderwerpen en begrippen

Aldersaccoord

In 2008 is onder leiding van Hans Alders een accoord gesloten om de gewenste groei van Schiphol op een evenwichtige manier te laten plaatsvinden (groei, maar tegelijkertijd hinderbeperking). Partijen zijn: Schiphol, KLM, Barin, LVNL, BRS en de bewonersdelegatie. Het accoord is "1 en ondeelbaar" maar is na 2008 nog enkele malen aangepast, hetgeen alleen kan met goedkeuring van alle partijen.

De afgelopen 10 jaar is een scala aan onderzoeken en experimenten uitgevoerd die soms hebben geleid tot hinderbeperkende maatregelen. Voorbeelden: aanpassen vliegroutes, geluidpreferent baangebruik, stillere vliegtuigen, glijvluchten. De doelstelling was om tot 2020, ondanks de groei van de luchtvaart toch een hinderbeperking te realiseren van 5%. De schattingen van de inmiddels gerealiseerde hinderbeperking liggen tussen 10 en 30%; de nieuwe MER zal hier meer inzicht in geven. Het lijkt in ieder geval duidelijk dat de doelen inmiddels al ruimschoots zijn gehaald.

NNHS (Nieuw Normen- en Handhavings Stelsel)

Eind 2013 heeft de Alderstafel aan de Staatssecretaris geadviseerd om het huidige LVB (Luchthaven Verkeer Besluit) te wijzigen, omdat dit te ingewikkeld was bevonden. Het nieuwe stelsel (NNHS) is gebaseerd op optimaal gebruik van die start- en landingsbanen die de minste geluidhinder opleveren (geluidpreferent baangebruik); om die reden zijn de Kaagbaan en de Polderbaan de primaire banen.

In een tweejarige experimentfase van 2010-2012 is geconstateerd dat het NNHS zorgt voor een geringe verschuiving van de geluidhinder, maar dat het over het geheel gezien leidt tot minder 'Ernstig Gehinderden'. Momenteel wordt het NNHS in de wetgeving vastgelegd.

Gelijkwaardigheidscriteria

De groeimogelijkheden van Schiphol worden steeds getoetst aan een norm van het Rijk, die is vastgelegd in de zgn. gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria bepalen het geluidplafond voor het totale gebied rond Schiphol. De 35 handhavingspunten die vroeger zijn ingesteld worden niet meer gebruikt. De gelijkwaardigheidscriteria geven aan hoeveel geluidhinder er theoretisch gezien is volgens de rekenmodellen op basis van het aantal en type vliegtuigbewegingen. De criteria stellen maxima t.a.v.:

- aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden-contour; woningen per 2005.
 - Aantal woningen binnen de 48 Lden
 - aantal ernstig gehinderde mensen binnen de 48 Lden-contour
 - aantal ernstig slaapverstoorden in de nacht binnen de 40 dB Lnight
 - aantal woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour t.a.v. Externe Veiligheid
- Momenteel wordt discussie gevoerd hoe de nieuwbouwwoningen van na 2005 worden meegeteld ("spookgehinderden"). Schiphol voldoet momenteel ruimschoots aan de gelijkwaardigheidscriteria, o.a. door de hinderbeperkende maatregelen.

Vierde baan regel

Bij zeer grote drukte kan Schiphol 4 banen tegelijk inzetten: 2 om te landen en 2 om te starten. In het Aldersaccord zijn regels gesteld om dit te limiteren met als doel om voldoende stille momenten op een dag te creëren voor omwonenden bij de secundaire banen. De vierde baanregel bleek de bottleneck te zijn voor de groei van Schiphol. Op verzoek van de sector is de regel in begin 2015 versoepeld, onder gelijktijdige verlaging van het oorspronkelijke plafond van 500.000 vluchten naar 510.000 vluchten. Momenteel is het gebruik van 4 banen tegelijk beperkt tot max. 80 vluchten per dag en jaargemiddeld 40 per dag.

Hubfunctie en Selectiviteitsbeleid

Schiphol is sinds 2016 de 3^e luchthaven van Europa (na Londen en Parijs). Schiphol dankt die positie vooral aan de zeer goede overstapmogelijkheden en de vele rechtstreekse bestemmingen. De overstap is vaak snel doordat Schiphol over 5 banen beschikt en vaak 3 of zelfs 4 banen tegelijk inzet. Hierdoor kunnen veel vliegtuigen tegelijk starten en landen en is de overstapkeuze en -snelheid zeer goed. De meeste vliegvelden hebben maar 2 banen (ook Heathrow en Charles de Gaulle).

Een van de bijeffecten is dat circa 60-70% van de vliegtuigpassagiers alleen maar overstapt en niet Nederland bezoekt. Zij maken het echter wel mogelijk om naar zoveel bestemmingen te vliegen vanaf Schiphol. Een gevolg daarvan is weer dat veel internationale hoofdkantoren zich vestigen in Amsterdam of omgeving, wat veel werkgelegenheid schept.

De snelle overstap leidt wel tot enkele pieken in geluidhinder gedurende het etmaal.

Om de hubfunctie te waarborgen is in het Aldersaccord afgesproken dat er Selectiviteitsbeleid op Schiphol gevoerd zou worden. Bij het uitgeven van slots zouden de "niet mainportgebonden" vluchten verplaatst moeten worden naar Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. In de praktijk heeft deze selectie niet plaatsgevonden en is Schiphol de laatste jaren ook gevolgen met vakantievluchten en prijsvechters.

Nachtvluchten en glijvluchtnaderingen (CDA's)

Glijvluchtnaderingen (Continuous Descent Approach, of CDA's) zijn een geluidarme manier om landend verkeer naar de baan te leiden. Ze leiden vooral in het buitengebied tot minder geluidbelasting.

CDA's worden nu al 's-nachts (23.00-06.00 uur) gebruikt bij de landingsroute op de Kaagbaan en Polderbaan. Dit zijn de enige 2 banen waar 's nachts geland mag worden. In het Aldersaccord was afgesproken om vaker CDA's te vliegen, maar uit logistieke en veiligheids-overwegingen bleek alleen een uitbreiding haalbaar tussen 22.30 en 23.00 uur. Als compensatie is in 2013 afgesproken dat de sector 10% minder nachtvluchten zou uitvoeren: het plafond van 32.000 zou binnen 3 jaar omlaag gaan naar 29.000. De sector meent dat zij deze afspraak niet hoeft na te komen, vanwege de grote hinderbeperking die gerealiseerd is. Daarover wordt nu discussie gevoerd.

Sinds 2014 groeit het aantal nachtvluchten fors en in 2015 en 2016 is zelfs het plafond van 32.000 overschreden. Er komt nu een ministeriële regeling om dit plafond te kunnen handhaven.

50/50 regel

Een van de regels uit het Aldersaccord is de 50/50 regel. Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 500.000 indien er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeiruimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.

Er is momenteel discussie over de interpretatie van de regel t.a.v. de inzet van hinderbeperking die al voor 2020 is gerealiseerd, temeer daar er ook discussie is over de omvang van de bereikte hinderbeperking.

Onderzoeken hinderbeperking

In 2016 is onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een geringe verschuiving van de startroute bij Leimuider en bij Lisse t.b.v. hinderbeperking. In Lisse blijkt geen verbetering mogelijk. In Leimuider wordt in 2017 geëxperimenteerd met een kleine routeverschuiving.

Woningbouw/Ruimtelijke Ordening

Door een goede ruimtelijke ordening wil het Rijk voorkomen dat er meer mensen komen te wonen op plaatsen waar veel vliegtuiggeluid is. In de Nota Ruimte is destijds een gebied aangewezen waar geen grootschalige woningbouw mag plaatsvinden, de zgn. '20 Ke contour'. Enkele gebieden hebben ontheffing gekregen van het Rijk, o.a. de locatie Valkenburg en enkele projecten in Noordwijkerhout die al in het streekplan 2003 waren opgenomen.

De 20 Ke contour blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd en wordt in 2017 vastgelegd in het nieuwe Luchthaven Indeling Besluit (LIB). De afwegingscriteria t.a.v. bouwbeperkingen zijn in 2016 enigszins versoepeld.

Dichterbij Schiphol is een 'beperkingengebied', waar helemaal geen woningbouw mag plaatsvinden, behalve met ontheffing van het Rijk.

Via de ruimtelijke ordening hebben gemeenten zelf invloed op het aantal gehinderde bewoners, door geen woningen te bouwen op plaatsen met veel vliegtuiglawaai.

Permanente geluidmetingen

De firma SensorNet verzorgt voor een zevental gemeenten in Holland Rijnland permanente geluidmetingen m.b.t. vliegtuiggeluid: Kaag en Braassem, Leiden, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen. Jaarlijks maakt de Omgevingsdienst een rapportage over de geluidhinder die gemeten is.

Daarnaast heeft Schiphol zelf een net met geluidmeetpunten (NOMOS); in onze regio heeft NOMOS meetpunten in Leiden, Leimuider, Lisse, Nieuwkoop, Sassenheim en Warmond.

Verklarende woordenlijst

- CDA's (Continuous Descent Approach): glijvluchtlanding, waarbij de motor en kleppen zo min mogelijk worden gebruikt, met als doel om geluid (en brandstof) te besparen.
- dB Lden – Eenheid van geluidbelasting: Dit is het gemiddelde van al het vliegtuiggeluid op een plek gedurende een etmaal (geluid in avond en nacht telt zwaarder mee).
- Wet Luchtvaart: Het juridisch kader voor Schiphol sinds 2003. Via een tweetal AMvB's regelt de wet het gebruik van het luchtruim en de ruimte rond Schiphol.
- LVB (Luchthaven Verkeer Besluit): AMvB die het gebruik van het luchtruim rond Schiphol regelt. Het LVB doet dit door regels te stellen voor het baangebruik, de startroutes en grenswaarden voor de geluidbelasting.
- LIB (Luchthaven Indeling Besluit): AMvB die het gebruik van de grond rond Schiphol regelt. Het LIB doet dit door beperkingen te stellen aan diverse activiteiten zoals woningbouw, hoge bouwwerken en activiteiten die vogels aantrekken.
- LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland

- NOMOS: Meetnetwerk voor vliegtuiglawaai, dat eigendom van Schiphol is. De metingen hebben geen relatie met geluidsnormen.
- Sensornet: Commercieel meetnetwerk voor vliegtuiglawaai, werkt in opdracht van gemeenten.
- Vaste bochtstraal: techniek waarbij startende vliegtuigen in een bocht zo goed mogelijk de 'ideale lijn' volgen. Indien de route optimaal ligt kunnen woonkernen zo veel mogelijk worden vermeden.