



Factsheet Schipholdossier

Aan:
Van: Menno Waalewijn
Onderwerp: Achtergrond info Schiphol
C.c.:

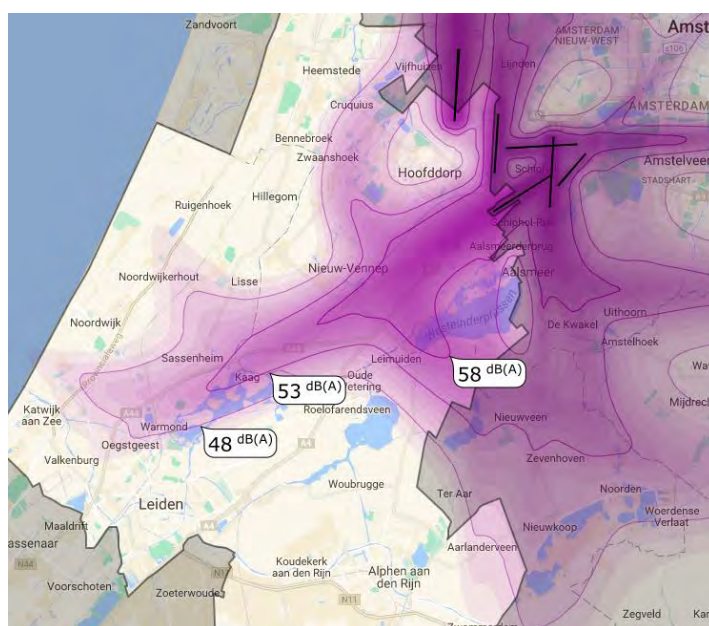
De Omgevingsdienst West-Holland adviseert en ondersteunt de meeste aangesloten gemeenten over het Schipholdossier. De belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn geluidhinder en ruimtelijke ordening.

In deze factsheet vindt u een overzicht van de belangrijkste feiten. Allereerst schetsen wij de geluidhinder veroorzaakt door Schiphol. Daarna beschrijven we de overlegorganen rond Schiphol en hoe de verschillende partijen daarin vertegenwoordigd zijn. Onder punt 4 geven wij een korte beschrijving van de belangrijkste onderwerpen die een rol spelen bij de toekomstdiscussie en de manier waarop het besluitvormingsproces plaatsvindt.

1. Geluidhinder Schiphol

De geluidhinder is het meest opvallende milieu-effect van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en leidt tot veel klachten. Daarnaast is er vooral in het binnengebied dicht bij de luchthaven ook sprake van luchtvervuiling en veiligheidsrisico's. Door de grote afstand en de vaak heersende ZW-windrichting is in onze regio de luchtvervuiling niet significant.

De geluidcontouren rond Schiphol leiden tot beperkingen voor woningbouw en lopen tot in onze regio. De contouren worden weergegeven in een jaargemiddelde in dB(A) Lden. In onderstaand plaatje is te zien hoe de contouren lopen.



De afgelopen tientallen jaren zijn er vele hinderbeperkende maatregelen genomen, maar die zijn inmiddels vrijwel allemaal afgerond.

Naar verwachting is in de zomer van 2018 het Milieu Effect Rapport (MER) van Schiphol gereed, waaruit moet blijken hoe de toekomstige ontwikkeling van Schiphol kan zijn.

2. 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. De ORS 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, milieubeweging en bewoners. Het College van Advies adviseert rechtstreeks aan de minister van I&W, als voorbereiding voor besluitvorming in de 2^e Kamer.
 - 2) Het **Regioforum** (voorheen de CROS-plenaire): dit is de plek waar informatie wordt uitgewisseld en discussie plaatsvindt in een grotere groep vertegenwoordigers van overheden, bewoners en sector.

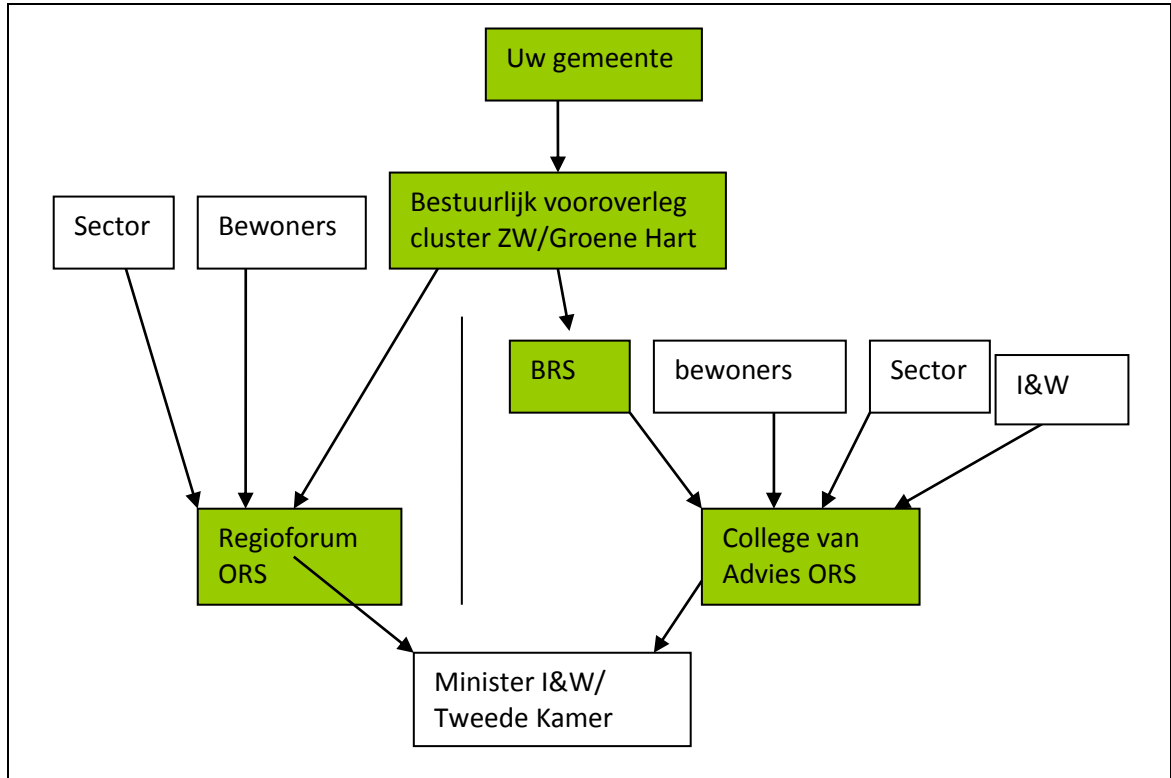
Gemeenten binnen de '48 dB-contour' (geluidcontour op basis van jaargemiddelde hinder) kunnen lid worden van de ORS en betalen contributie, waarna een wethouder aanwezig kan zijn (als lid of toehoorder) in het Regioforum. Gemeenten zijn gegroepeerd in 9 geografische clusters; ieder cluster heeft 1 zetel 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 (= verder van Schiphol).

- **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 (vanaf 2014 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: Kaag en Braassem, Leiden, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest en Teylingen. Hillegom, Katwijk en Leiderdorp zijn agendalid. De Omgevingsdienst voert het

secretariaat voor het cluster Zuidwest en werkt daarbij samen met de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland om de belangen van onze inwoners te behartigen.

- In **cluster Groene Hart** is ook een bestuurlijk vooroverleg, waaraan vanuit Holland Rijnland Nieuwkoop en Alphen deelnemen, naast Woerden, Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Stichtse Vecht en De Ronde Venen. Dit overleg wordt gefaciliteerd door Nieuwkoop/Bodegraven-Reeuwijk, waarbij de ODWH tevens adviseert.



Invloed gemeente op Schipholbeleid

3. 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 lijken grote verbeteringen niet meer mogelijk. Geluidwinst is nog te behalen met stillere vliegtuigmotoren, maar dat is een zaak van lange adem, door de lange levensduur van vliegtuigen. In combinatie met de sterke groei van Schiphol in de afgelopen jaren is de tendens dat er steeds vaker momenten van geluidhinder zijn, maar dat de piekniveaus wel lager worden.

4. Toelichting op enkele hoofdonderwerpen en begrippen

Aldersakkoord

In 2008 is onder leiding van Hans Alders een akkoord gesloten om de gewenste groei van Schiphol op een evenwichtige manier te laten plaatsvinden (groei, maar tegelijkertijd hinderbeperking). Partijen zijn o.a.: Schiphol, KLM, LVNL, BRS en de bewonersdelegatie. Het akkoord 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%. Het lijkt er op dat de doelen voor 2020 inmiddels al ruimschoots zijn gehaald. Het ervaren van geluidhinder is overigens moeilijk te berekenen. De nieuwe vliegtuigen zijn weliswaar stiller, maar door de sterke groei van Schiphol zijn er wel veel meer momenten van hinder.

NNHS (Nieuw Normen- en Handavings 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'. Na publicatie van het MER wordt het NNHS in de wetgeving vastgelegd.

MER (Milieu Effect Rapport)

Schiphol publiceert in de zomer van 2018 een nieuw MER. Op basis hiervan wordt bepaald hoeveel Schiphol vanaf 2020 kan groeien en wat de (milieu) effecten hiervan zijn op de omgeving. Het MER vormt de basis voor de actualisatie van de Wet luchtvaart en LIB en LVB.

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 handavingpunten die voorheen elk een apart plafond hadden 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-contour
 - aantal ernstig gehinderde mensen binnen de 48 Lden-contour
 - aantal ernstig slaapverstoorden in de nacht binnen de 40 dB Lnight-contour
 - 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 Aldersakkoord 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 510.000 vluchten naar 500.000 vluchten. Momenteel is het gebruik van 4 banen tegelijk beperkt tot max. 80 vluchten per dag en jaargemiddeld 40 per dag. In geval van slecht weer etc. zijn uitzonderingscriteria van toepassing.

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 6 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, dus weinig bijdraagt aan de economie. 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 Aldersakkoord 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 volgelopen met vakantievluchten en prijsvechters. Daarnaast is inmiddels besloten dat de opening van Lelystad is uitgesteld tot 2020. Overigens is de capaciteit van Lelystad zeer beperkt: men start in 2020 met circa 5.000 vluchten per jaar, terwijl de groei op Schiphol de afgelopen tijd jaarlijks rond de 20.000 vluchten is.

Nachtvluchten en glijvluchtnaderingen (CDA's)

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

CDA's worden nu vooral '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 Aldersakkoord was afgesproken om overdag vaker CDA's te vliegen, maar uit 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 omlaag gaan naar 29.000. De sector meent inmiddels dat zij deze afspraak niet hoeft na te komen, vanwege de grote hinderbeperking die elders gerealiseerd is. Daarover wordt nu discussie gevoerd. Sinds 2014 groeit het aantal nachtvluchten fors en de laatste 3 jaar is zelfs het oorspronkelijke plafond van 32.000 overschreden. Het plafond van 32.000 is daarom nu vastgelegd in het Luchthaven Verkeer Besluit, zodat dit gehandhaafd kan worden.

50/50 regel

Een van de regels uit het Aldersakkoord is de 50/50 regel. Na 2020 ontstaat de mogelijkheid voor een ontwikkeling voorbij de 500.000 vluchten, 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 groeiruumte 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 die bereikte hinderbeperking.

Onderzoeken hinderbeperking

In 2016 is onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een geringe verschuiving van de startroute bij Leimuiden en bij Lisse t.b.v. hinderbeperking. In Lisse blijkt geen verbetering mogelijk. In Leimuiden wordt sinds 2017 geëxperimenteerd met een kleine routeverschuiving. De effecten daarvan zijn positief.

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. Daarom is 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 is per 1-1-2018 vastgelegd in het nieuwe Luchthaven Indeling Besluit (LIB). De afwegingscriteria t.a.v. bouwbeperkingen zijn daarbij enigszins versoepeld.

Dichtbij 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, Leimuiden, Lisse, Nieuwkoop, Sassenheim en Warmond.

5. 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.