JAARVERSLAG 2018

Omgevingsraad Schiphol

info@omgevingsraadschiphol.nl

Inhoudsopgave

1. *Organisatie* 3
2. *Nationale regelgeving en beleid* 5
3. *Hinderbeperking* 8
4. *Lopende operationele zaken* 11
5. *Ruimte en Leefomgeving* 12
6. *Communicatie en informatie* 13
7. *Bewonersverkiezingen* 16

Bijlage: Jaarplan 2019 17

Voorwoord

Voor u ligt het vierde jaarverslag van de Omgevingsraad Schiphol.

De luchthaven Schiphol is een belangrijke economische activiteit met een significante impact op de leefomgeving, zowel qua lusten als qua lasten. Die lusten en lasten zijn een gevolg van de wijze waarop de luchthaven zich ontwikkelt. Maar die lusten en lasten worden ook bepaald door de wijze waarop de omgeving zich maatschappelijk, ruimtelijk en economisch ontwikkelt ten opzichte van de luchthaven.

Vanwege die uiteenlopende belangen biedt de Omgevingsraad Schiphol een podium waarin bestuurders, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies. Het doel is om langs die weg de verschillende functies te versterken en het draagvlak voor deze functies te verbreden.
Met hun gezamenlijke inspanning geven de deelnemende partijen de Omgevingsraad Schiphol vorm.

In dit jaarverslag krijgt u een overzicht van de activiteiten en producten van de Omgevingsraad Schiphol in 2018. In de bijlage treft u ter informatie het jaarplan 2019 aan.
U kunt ons voor actuele informatie volgen via de website www.omgevingsraadschiphol.nl.

1. Organisatie

Leden

Het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol (Omgevingsraad) was in 2018 samengesteld uit 16 leden, het Regioforum uit 30 leden. Samen vertegenwoordigden zij de luchtvaartsector (Schiphol, LVNL, KLM en overige carriers), het Rijk, 4 provincies, 31 gemeenten, 96 bewonersgroepen, de milieubeweging en het bedrijfsleven. Vier gemeenten hebben zich gedurende 2018 aangemeld voor lidmaatschap van de Omgevingsraad; Alphen aan den Rijn, Hillegom, Heiloo en Landsmeer.

De vertegenwoordiging door de aangesloten partijen in de Omgevingsraad is als volgt gewijzigd:

- Als gevolg van de landelijke gemeenteraadsverkiezingen zijn een groot deel van de vertegenwoordigers van de gemeenten in de Omgevingsraad gewijzigd, de huidige samenstelling is te vinden via www.omgevingsraadschiphol.nl/leden.
- De heer J. Lodders van de Provincie Flevoland is opgevolgd door de heer J. de Reus.
- De heer J. Nijhuis van Schiphol Group is opgevolgd door de heer D. Benschop. De heer B. de Vries van KLM is opgevolgd door de heer R. de Groot. De heer J. Daams van LVNL is opgevolgd door de mevrouw M. van der Helm.

De termijn van de voorzitter van de ORS is in december 2017 door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verlengd tot twee maanden na het tijdstip van oplevering van de adviezen over de middellange termijnontwikkeling van Schiphol en wonen/vliegen.

Vergaderingen

Het College van Advies kwam in 2018 achtmaal bijeen: op 8 januari, 9 februari, 6 juli, 10 september, 28 november en op 14, 15 en 21 december.
Het Regioforum kwam in 2018 viermaal bijeen: op 9 maart, 8 juni, 21 september en 23 november.

Adviezen

In het verslagjaar 2018 is één formeel advies uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, namelijk over de Gebruiksprognose 2019.

Staf

De staf van de Omgevingsraad kende in het verslagjaar een omvang van 4,3 fte en wordt gevormd door een secretaris, drie beleidsmedewerkers en een officemanager.

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*. Deze raad van toezicht is per 1 november 2016 benoemd en bestaat uit:

Mevrouw A.W.C. Hoenderdos-Metselaar, de heer H.W. Roos en de heer R.J.H. Heddema. Tot en met 2018 werd de raad voorgezeten door de heer A.T.H. van Dijk. De heer Van Dijk is per 1 januari 2019 afgetreden als voorzitter en als lid van de raad van toezicht SOORS om dat deze functie onverenigbaar is met zijn nieuwe functie als commissaris van de Koning in Noord-Holland.

De raad van toezicht kwam in 2018 driemaal bijeen: 22 mei, 13 september en 20 november. Op 22 mei 2018 hebben de leden van de raad van toezicht de jaarrekening 2017 besproken. De leden hebben in deze vergadering de jaarrekening 2017 goedgekeurd. Voorts is in de vergadering aandacht besteed aan de bevindingen van de accountant bij de jaarrekening. De raad van toezicht heeft kennisgenomen van de eerste kwartaalrapportage 2018.

Op 13 september is de voortgang van de acties betreffende de bevindingen van de accountant bij de jaarrekening 2017 besproken. De raad van toezicht heeft kennisgenomen van de eerste halfjaarrapportage. Het bestuur van de stichting heeft de leden van de raad van toezicht geïnformeerd over de brede maatschappelijke consultatie en de financiering van deze consultatie.

Op 20 november zijn het jaarplan 2019 en de begroting 2019 besproken en goedgekeurd. Daarnaast hebben de leden van de raad van toezicht kennis genomen van de derde kwartaalrapportage en de financiële stand van zaken met betrekking tot de brede maatschappelijke consultatie.

2. Nationale regelgeving en beleid

Implementatie nieuw normen- en handhavingstelsel

Milieueffectrapportage

In het advies van de Alderstafel van 8 oktober 2013 is uitwerking gegeven aan het nieuwe geluidsstelsel voor Schiphol. Na akkoord van de Tweede en de Eerste Kamer wordt sinds 2016 gewerkt aan de aanpassing van wet- en regelgeving. Voor de benodigde wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) is een milieueffectrapportage (MER) vereist. Deze wordt opgesteld door Schiphol, als de exploitant de initiatiefnemer van de MER.

Begin november 2018 kon worden beschikt over de eerste uitkomsten van het concept MER, die direct publiek zijn gemaakt. In de concept MER was nog geen voorkeurssituatie geschetst, maar inzicht gegeven in verschillende situaties om partijen in staat te stellen gesprekken te voeren over de uit te brengen adviezen. Het uit te brengen advies zou dan vervolgens gelden als de voorkeursvariant voor de definitieve m.e.r.

Adviesaanvragen

Bij de start van het verslagjaar liggen er twee adviesaanvragen bij de ORS:

- Over “een toekomstbestendig Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS)”
- Over “wonen-vliegen”.

Op 21 december 2017 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een kaderstelling aan de ORS meegegeven bij de behandeling van de twee adviesaanvragen. De Minister heeft deze kaderstelling op 8 januari 2018 tijdens een kennismaking in het College van Advies persoonlijk toegelicht. Aan de ORS-partijen is door de voorzitter van de ORS gevraagd of zij bereid waren om binnen die gegeven kaders tot gezamenlijke advisering te komen.

Bij brief van 23 februari 2018 heeft de voorzitter van de Omgevingsraad de Minister geïnformeerd dat alle partijen op de adviesaanvragen instemmend hebben gereageerd in de vergadering van het College van Advies d.d. 8 januari respectievelijk 9 februari 2018.
Bij de acceptatie van de adviesaanvragen is door de partijen verwezen naar het eerder opgestelde plan van aanpak en de daarin opgenomen toelichtingen op de verschillende posities van partijen. Hierbij is opgetekend dat de beschikking over drie feitenoverzichten noodzakelijk zijn alvorens tot advisering kan worden overgegaan; 1) het totaal van geluidberekeningen uit de m.e.r., 2) de uitkomsten van de veiligheidsanalyse en besluitvorming daarover van het kabinet, en 3) inzicht in de luchtzijdige ontwikkeling en luchtzijdige capaciteit op grond daarvan.
Door de wethouders is aandacht gevraagd voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018 en de mogelijke gevolgen van collegevorming op het adviestraject. Op 11 juni heeft de voorzitter van de ORS, gelet op de gemeenteraadsverkiezingen van 21 maart 2018, alle wethouders in de ORS uitgenodigd voor een speciale bijeenkomst op 3 juli 2018.

Gedurende het jaar zijn de voortgang en inhoud van de benodigde feitenoverzichten besproken in het College van Advies. In de zomer heeft de voorzitter van de ORS een ronde langs de ORS-partijen gemaakt om de werkwijze te bespreken bij de behandeling van de beide adviesaanvragen. In wisselende samenstellingen zijn er in het vervolg hierop tal van besprekingen geweest om de mogelijkheden van een gemeenschappelijke basis onder het uit te brengen advies te verkennen.

Nadat begin november beschikt kon worden over de eerste uitkomsten van de m.e.r., die direct publiek zijn gemaakt, zijn de gesprekken over de uit te brengen adviezen geïntensiveerd. Met alle delegaties zijn meerdere gesprekken gevoerd en de delegaties hebben ook onderling gesprekken gevoerd. Hierop is eind december een marathonzitting van twee dagen belegd om het gezamenlijk overleg te doen plaatsvinden.

Na het College van Advies van 21 december wordt een persbericht uitgebracht waarin geconstateerd wordt "dat er over tal van punten overeenstemming is bereikt. Partijen delen met elkaar waar aandacht aan moet worden besteed. Dat gaat onder meer om veiligheid, bescherming van de gebieden aan de kop van de secundaire banen, meten van geluid, substitutie van vliegtuig naar trein, klimaat. Het gesprek gaat nu over de invulling van de voorwaarden die gesteld worden aan een gematigde en beheerste ontwikkeling en het moment waarop dan aan die ontwikkeling invulling wordt gegeven". De voorzitter constateert op deze basis dat "het mogelijk is om tot een advies te komen in de eerste maand van volgend jaar". De samenhang tussen de ontwikkeling op Schiphol en de ontwikkeling op Lelystad is voor vrijwel alle delegaties aanleiding om aan te dringen op duidelijkheid over de overloopfunctie van Lelystad. Op dat moment is dat nog een ontbrekend element. Partijen hebben dat onderdeel nodig om tot een advies te komen.

Bij het opstellen van dit jaarverslag is inmiddels bekend dat op 30 januari 2019 in het College van Advies vastgesteld moest worden dat de partijen niet de ruimte hebben gevonden om begrip op te brengen voor een laatste voorstel van de voorzitter van de Omgevingsraad aan de partijen van de Omgevingsraad. Voor het verslag waarin dit wordt toegelicht verwijzen wij u naar de website van de Omgevingsraad: "Pas op de plaats met ontwikkeling Schiphol".

Brede Maatschappelijke Consultatie
Als onderdeel van de behandeling van de twee adviesaanvragen is, op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 4 juni 2018, invulling gegeven aan een brede maatschappelijke consultatie. In de zomermaanden is de tijd genomen om samen met de ORS-partijen te komen tot een uitwerking van de instrumenten van de consultatie.

Op 11 september 2018 heeft de Omgevingsraad Schiphol de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over de manier waarop de Omgevingsraad invulling wilde geven aan de brede maatschappelijke consultatie. Om de uitvoering van de consultatie te bewaken is een begeleidingsgroep ingesteld, waarin alle partijen van de Omgevingsraad actief hebben deelgenomen om zo hun betrokkenheid te borgen. De begeleidingsgroep heeft daarnaast de samenhang met andere participatie-activiteiten gemonitord en afgestemd. Deze consultatie, mede op basis van de ideeën van de leden van de Omgevingsraad, kent zeven onderdelen:

1. Internetconsultatie
   De Omgevingsraad Schiphol heeft een internetconsultatie opgezet voor een brede inventarisatie van meningen over de toekomst van Schiphol en omgeving. Iedereen kon hieraan meedoen, de resultaten zijn te vinden via www.ors-internetconsultatie.nl. Aan deze consultatie hebben 4.600 mensen meegedaan.

2. Publieksonderzoek
   Het publieksonderzoek is uitgevoerd middels een belevingsonderzoek continu belevingsonderzoek in de omgeving van Schiphol. Op www.belevingsthermometer.nl worden de resultaten getoond. Daarnaast is een landelijk representatieve survey uitgevoerd:

https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/20/bijlage-6-rapport-representatief-draagvlakonderzoek-uitgevoerd-door-motivaction).

3. Huiskamergesprekken
   In vijf huiskamergesprekken, verspreid over de bewonersclusters van de Omgevingsraad, zijn omwonenden in gesprek gegaan met leden van de Omgevingsraad. Het gesprek vond plaats bij omwonenden thuis met maximaal 15 omwonenden per gesprek. Omwonenden hebben uitgebreid gebruikgemaakt van de gelegenheid om vragen te stellen, zorgen te uiten en wensen kenbaar te maken.

4. Dorpshuisgesprek
   Op 10 november heeft een dorpshuisgesprek plaatsgevonden waarbij de kiesmannen van de bewonersorganisaties die zijn aangesloten bij de Omgevingsraad in gesprek gingen met leden van de Omgevingsraad Schiphol.

5. Online community
   De mening van de online community (omgeving) over de toekomst van Schiphol en omgeving is in beeld gebracht. Middels een analyse van de online omgeving is in kaart gebracht waar het gesprek in de social media vooral over wordt gevoerd, wie invloedrijk zijn, welke groepen daarbij te onderscheiden zijn en wat de meest besproken thema's per groep zijn. De meest invloedrijke personen zijn vervolgens uitgenodigd om met elkaar in gesprek te gaan.

6. Critical reviews
   De Omgevingsraad heeft een drietal *critical reviews* georganiseerd. Dit zijn openbare themagesprekken waarin inhoudelijke stellingen over de ontwikkeling van Schiphol onder het vergrootglas van externe deskundigen zijn gelegd. Het doel van de critical reviews was het delen van kennis. Het doel was te delen wat bekend is over een bepaald onderwerp, wat de feiten zijn en of er gezamenlijk gekomen kan worden tot een gedeelde feitenbasis. De onderwerpen waren achtereenvolgens substitutie van vliegverkeer, Schiphol en de Nederlandse economie en het onderwerp wonen en vliegen.

7. Luchtvaartdag
   Op 8 december heeft de Omgevingsraad samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de - openbaar toegankelijke - Luchtvaartdag georganiseerd. Tijdens een dagvullend inhoudelijk programma werd met de deelnemers gedeeld wat de ORS en het ministerie van IenW aan inzichten, wensen en behoeften bij allerlei belangstellenden hebben opgehaald in de maanden daarvoor. Voor de Omgevingsraad werd met deze dag de brede maatschappelijke consultatie afgesloten.

8. Opstellen ORS-advies en 9. Presentatie ORS-advies
   Bij het opstellen van dit jaarverslag was inmiddels bekend dat op 30 januari 2019 in het College van Advies vastgesteld moest worden dat de partijen niet de ruimte hebben gevonden om begrip op te brengen voor een laatste voorstel van de voorzitter van de Omgevingsraad aan de partijen van de Omgevingsraad. Voor het verslag waarin dit wordt toegelicht verwijzen wij u naar de website van de Omgevingsraad: "Pas op de plaats met ontwikkeling Schiphol".

De resultaten van elke stap in de consultatie zijn vastgelegd en gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad. De partijen in de Omgevingsraad zullen deze resultaten benutten voor hun afweging. Daarnaast kan het bredere publiek eveneens alle resultaten raadplegen.

Handhavingspunten

De Omgevingsraad Schiphol is op 29 augustus 2018 door Schiphol geïnformeerd over dreigende overschrijdingen - en op één punt daadwerkelijke overschrijding - van handhavingspunten.

Dwars- en staartwindlimieten

In 2015 heeft de Omgevingsraad een analyse van en dialoog over de op Schiphol gehanteerde criteria rondom dwars- en staartwind geagendeerd. Deze analyse spitst zich toe op de vraag of de limieten en criteria voor dwars- en staartwind verhoogd kunnen worden. Voor de analyse is op ambtelijk niveau een werkgroep ingesteld, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle geledingen. Deze werkgroep is in de tweede helft van 2015 van start gegaan en heeft haar werkzaamheden in 2016 voortgezet en afgerond.

De resultaten zijn in 2017 voorgelegd aan het College van Advies. Daarbij is het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) van april 2017 over de veiligheid op Schiphol betrokken. Het bevoegd gezag heeft bij brief van 15 februari 2018 gemeld dat “de huidige baantoewijzingscriteria voor dwars- en staartwind vanwege de veiligheid niet kunnen worden verruimd”. Met deze verhelderende kaderstelling is er geen ruimte om hogere veiligheidsrisico’s te accepteren die het gevolg zijn van een aanscherping van (de toepassing van) windcriteria in de regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik.

3. Hinderbeperking

Microklimaatprojecten

Op 11 december 2014 heeft de Alderstafel Schiphol besloten de in het Convenant Hinderbeperking afgesproken microklimaatprojecten te herprioriteren. In 2016 is de uitvoering verder vormgegeven en zijn alle microklimaten, behalve microklimaat Leimuiden, afgerond. Hieronder wordt de voortgang van dit laatste microklimaat in het afgelopen jaar toegelicht.

Microklimaat Leimuiden

Vanaf 5 januari 2017 vliegen vliegtuigen van KLM en Transavia die een vaste bochtstraal kunnen vliegen een aangepaste route waardoor de uitwaaiering van vliegverkeer vanaf de Kaagbaan richting Leimuiden wordt beperkt. Op 1 december 2017 zijn de resultaten van het onderzoek naar het experiment met het microklimaat Leimuiden voorgelegd aan het Regioforum. Het experiment liet zien dat de introductie van de vaste bochtstraal voldoet aan de vooraf meegegeven randvoorwaarden. De resultaten van het experiment waren in lijn met – en op sommige punten beter dan – de geprognosticeerde effecten op basis waarvan het Regioforum op 26 februari 2016 het besluit heeft genomen tot uitvoering van het experiment. De vaste bochtstraal levert per saldo een afname van aantal ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden op. Getoetst is of het beeld uit de berekeningen in lijn is met de gemeten waarden. Dat blijkt het geval. Op basis van het vooronderzoek mag verwacht worden dat van een verhoging van de participatiegraad een nog groter (positief) effect per saldo op het aantal ernstig gehinderden zal uitgaan, maar ook leidt tot een verzwaring van de overlast in de gebieden waar de negatieve impact van het experiment waar te nemen valt. Na bespreking van de resultaten in het Regioforum van 1 december 2017 is op verzoek van gemeente Aalsmeer besloten om

meer inzicht te verwerven in de mogelijke hinderbeleving in Kudelstaart alvorens over te gaan tot definitieve besluitvorming.

Op 8 juni 2018 heeft het Regioforum ingestemd met een voorstel van de betrokken gemeenten en bewonersvertegenwoordigers (gemeente Haarlemmermeer, Aalsmeer, Kaag en Braassem en de clustervertegenwoordigers Kaagbaan binnengebied, Kaagbaan buitengebied en Aalsmeerbaan buitengebied) om in voorbereiding op een bestuurlijk overleg een secundaire analyse van de hinder in Kudelstaart uit te voeren. In het bestuurlijk overleg zal in 2019 op basis van de secundaire analyse een definitief besluit genomen over de inrichting van een belevingsonderzoek.

Op 3 september 2018 zijn de resultaten van de door onderzoeksbureau To70 uitgevoerde secundaire analyse besproken met de betrokken gemeenten en bewoners. In dit overleg is door gemeente Aalsmeer aan het secretariaat verzocht om de resultaten van de secundaire analyse te delen met een bewonersgroep uit Kudelstaart alvorens over te gaan tot een bestuurlijk overleg. Op 25 oktober 2018 zijn de resultaten van de secundaire analyse gepresenteerd aan de bewonersgroep uit Kudelstaart. De bewonersgroep heeft gevraagd om hun wensen betreffende microklimaat Leimuiden te delen met de betrokken partijen. De uitwerking van het besluit van 8 juni 2018 wordt vervolgd in 2019.

Taskforce Zuidoosthoek

In maart 2014 heeft de Alderstafel Schiphol besloten tot een taskforce Zuidoosthoek die alle denkbare voorstellen voor hinderbeperking in de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn (nogmaals) onderzocht heeft. Onderzoek heeft uitgewezen dat nog slechts één maatregel mogelijk tot hinderbeperking kan leiden: een verlegging van *waypoint* EH037 ten noorden van Uithoorn.

Op 30 oktober 2015 heeft het College van Advies besloten tot vervolgonderzoek naar de verlegging van het waypoint ten noorden van Uithoorn. Dit onderzoek was opgenomen in de jaarplanning 2016 van de Omgevingsraad Schiphol. In maart 2016 heeft een startvergadering plaatsgevonden met een afvaardiging van de belanghebbenden. Tijdens deze vergadering heeft de gemeente Uithoorn verzocht om tijd om na eigen onderzoek te kunnen komen met een voorstel vanuit de bestuurlijke regio voor een routeverlegging.

Het College van Advies heeft het verzoek van de gemeente Uithoorn op 8 april 2016 gehonoreerd en daarbij op verzoek van Uithoorn het vervolgonderzoek naar het waypoint en de ligging van de route ten westen van Uithoorn opgeschort. De gemeente Uithoorn heeft het College van Advies toegezegd de resultaten van het eigen onderzoek allereerst te rapporteren aan de Omgevingsraad Schiphol.
De Omgevingsraad is in afwachting daarvan.

Jaarlijkse procedure voor nieuwe voorstellen voor hinderbeperking

Volgens de door het Regioforum vastgestelde procedure voor nieuwe voorstellen hinderbeperking kunnen één of meerdere clustervertegenwoordigers – namens regionale bestuurders of bewoners – nieuwe voorstellen voor hinderbeperking indienen.

Hinderbeperkende voorstellen 2018

Volgens de afgesproken procedure konden tot 15 mei 2018 nieuwe voorstellen voor hinderbeperking worden ingediend. Op 8 juni 2018 heeft het Regioforum de zeven voorstellen besproken die zijn ingediend in het kader van de procedure nieuwe voorstellen hinderbeperking:

1) Wijziging starts Zwanenburgbaan richting het zuiden.
Het voorstel houdt een wijziging in van enkele startroutes vanaf de Zwanenburgbaan (18C). Het voorstel is om deze routes na de start, ter hoogte van Rijsenhout, een korte koerswijziging richting het westen te laten maken, om vervolgens na Kudelstaart de oorspronkelijke route weer te volgen. Het betreft de volgende SID's: LARAS 1X, ROVEN2X, EDUPO2X, ELPAT2X en TORGA1X.

2) Isolatie van woningen opnieuw bekijken.
Dit voorstel betreft het wederom oppakken van het project van isolatie (en hiermee niet te wachten op de MER). Als reden hiervoor wordt gesteld dat het aantal vliegtuigbewegingen momenteel hoger is dan in de uitgangspunten bij vorige isolatie-programma's. Er wordt voorgesteld om een algemeen isolatieproject uit te voeren voor de woningen in het gebied tussen de 40Ke-contour en de 58dB(A)-contour.

3) NADP1 verplichten (i.p.v. NADP2).
Er wordt gesteld dat NADP2-starts meer geluidshinder geven dan NADP1-starts. Inmiddels wordt er door meerdere maatschappijen gevlogen met NADP2-starts. Het voorstel is om dit terug te draaien en alleen NADP1-starts toe te staan.

4) CDA's in de nacht verplichten.
Er wordt gesteld dat CDA-landingen minder overlast geven dan landingen waarbij motoren en flappen worden gebruikt. Volgens de indieners wordt bij zowel de Kaagbaan als de Polderbaan afgeweken van het CDA-landen in de nacht. Het voorstel is CDA-landingen in de nachtelijke uren te verplichten.

5) Starts Zwanenburgbaan naar het noordwesten bij een gesloten Polderbaan optimaliseren.
Het voorstel is een vaste uitvliegroute voor westelijke routes vanaf de Zwanenburgbaan (voor situaties waarbij de Polderbaan gesloten is) te ontwikkelen. Dit zou moeten leiden tot het minder overvliegen van bewoond gebied als de Polderbaan is gesloten.

6) Vaste routes voor secundaire banen introduceren.
Het voorstel behelst een onderzoek naar de (on)mogelijkheden voor vaste naderings- en uitvliegroutes voor secundaire banen en op welke trajecten dat het beste kan gebeuren. Dit om de nachtelijke vlieghinder te beperken tot een zo klein mogelijk gebied.

7) Verplichten van NADP1 starts in de nacht.
Het voorstel is om nader onderzoek te doen naar het verplichten van startprocedure NADP1 in de nacht, omdat de indiener ervan uitgaat dat NADP2 leidt tot een hoger geluidniveau.

Het Regioforum heeft besloten om voorstel 1 en 6 middels een quick scan te behandelen en voorstel 5 in een informatiebijeenkomst aan de orde te stellen. De uitvoering hiervan vindt plaats in 2019.

Monitoren vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+) en parallel starten

Het Rijk heeft de Omgevingsraad Schiphol opdracht gegeven tot het monitoren van de effecten van de inzet van de vaste bochtstraaltechnologie voor de Spijkerboorroute op de omgeving. Het Rijk heeft de Omgevingsraad Schiphol eveneens opdracht gegeven de ontwikkelingen rondom parallel starten te blijven monitoren. In 2019 zal hiervan een update worden gegeven.

4. Lopende operationele zaken

Gebruiksprognose 2019

De Omgevingsraad Schiphol heeft op basis van de concept Wet luchtvaart en op basis van de gemaakte afspraken in eerdere adviezen de taak om de adviseren over de Gebruiksprognose en dient geïnformeerd te worden over de evaluatie Gebruiksprognose.

Evaluatie Gebruiksprognose 2017

Na afloop van ieder gebruiksjaar wordt door Schiphol een evaluatie opgesteld van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking met de Gebruiksprognose van dat jaar. Op 9 maart 2018 werden de resultaten van de evaluatie Gebruiksprognose gepresenteerd. Naar aanleiding van het grote verschil tussen de realisatie en prognose over het gebruiksjaar 2017 deed Schiphol het voorstel om een aanvullend overleg in ORS-verband te beleggen voor de duiding van de oorzaken hiervan en het vaststellen van verbeterpunten voor toekomstige gebruiksprognoses. Dit aanvullend overleg heeft plaatsgevonden in de werkgroep gebruiksprognose en de bevindingen zijn verwerkt bij het advies over de gebruiksprognose 2019.

Gebruiksprognose 2019

De Gebruiksprognose 2019 beschrijft onder meer het verwachte baan- en routegebruik en toetst of het verwachte vliegverkeer kan worden afgehandeld binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. De Omgevingsraad adviseert over de jaarlijkse Gebruiksprognose van Schiphol conform de in 2016 door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen wijziging van de Wet Luchtvaart. Voorafgaand aan een gebruiksjaar wordt de Gebruiksprognose opgesteld door de exploitant van de luchthaven en voor advies voorgelegd aan de Omgevingsraad. De Omgevingsraad adviseert vervolgens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, eveneens voorafgaand aan het gebruiksjaar.

Het advies van de Omgevingsraad Schiphol richt zich op de vraag of de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komende 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.

De concept-Gebruiksprognose 2019 is in een werkgroep besproken met vertegenwoordigers van de delegaties. Op 21 september 2018 is de Gebruiksprognose 2018 gepresenteerd in het Regioforum, waarna de Omgevingsraad op 29 oktober 2018 advies heeft uitgebracht.

In het advies aan de minister wordt onder andere geconstateerd dat Schiphol, gezien eerder geconstateerde grote verschillen tussen realisatie en prognose, zich ertoe heeft ingespannen om een beter inzicht te geven in de milieueffecten. Op een aantal concrete punten dient nog een aantal inspanningen te worden verricht ter verduidelijking van navolgende Gebruiksprognoses. Voorts wordt geconstateerd dat de effecten in de Gebruiksprognose op verschillende wijze worden gepresenteerd wat kan leiden tot verwarring en onduidelijkheid. Betreffende de contra-expertise wordt opgemerkt dat deze een goede toets is op de navolging van de formele rekenregels bij de uitvoering van berekeningen, maar dat deze onvoldoende toetst op het realiteitsgehalte van de getoonde prognoses in de Gebruiksprognose. In aansluiting op de constateringen aangaande de Gebruiksprognose hebben de bewonersdelegatie en diverse bestuurders de wens te kennen gegeven om zo spoedig mogelijk tot toetsbare en handhaafbare criteria te komen met betrekking tot het gebruik van de vierde baan.

Baanonderhoud
Op 28 november 2018 vond op uitnodiging van Schiphol een informatiesessie plaats over de planning van het baanonderhoud in 2019. De planning baanonderhoud 2019 is online geplaatst ter informatie van de omgeving, zowel op de website van de Omgevingsraad Schiphol als van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas).

Kwartaalmonitor
De sector sluit ieder kwartaal van het gebruiksjaar af met een kwartaalmonitor, waarin informatie wordt gegeven over bijzonderheden voor de vliegoperatie, de weersomstandigheden, de karakteristieken van de vliegoperatie, (groot) baanonderhoud, netwerkkwaliteit, de naleving van de regels voor het preferent baangebruik en overige relevante zaken. Deze informatie is begin 2019 verstrekt.

Overige operationele zaken

Nachtroute Polderbaan
Op 28 mei 2015 heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) besloten om vanuit veiligheidsoverwegingen de verkorte nachtroute op de Polderbaan te sluiten. In 2015 is LVNL gestart met een studie naar een definitieve oplossing voor het knelpunt dat ontstaat bij het invlechten van de verkeersstromen.

LVNL heeft aangegeven dat een heropening van de verkorte aanvliegroute Artip2C niet op korte termijn wordt voorzien. Dit komt omdat voor een veilige afhandeling van verkeer o.a. een verbeterd planningsysteem dient te worden ontwikkeld. Bovendien dient de monitoring door de naderingsverkeersleider technisch te worden ondersteund, zodat hij of zij tijdig kan vaststellen dat op het punt van samenvoegen de minimale afstand is gewaarborgd. LVNL is momenteel bezig met het treffen van voorbereidingen, gericht op de implementatie van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCas. Nadat het implementatietraject is afgerond en iCas volledig operationeel en stabiel is, zullen weer nieuwe ontwikkelingen en systeemaanpassingen kunnen worden doorgevoerd. De ingebruikname van iCas staat nog steeds gepland in de winter van 2021/2022.

Baangebruik bij verbouwing toren
Om voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen van de mainport is LVNL in 2018 gestart met het programma Toren 2.0. Als onderdeel hiervan is op 1 september 2018 gestart met de verbouwing van de toren Schiphol Centrum. De geplande werkzaamheden vinden plaats van 1 september 2018 t/m 31 mei 2019 gedurende de periode dat LVNL het nachtregime hanteert. Op aandringen van de Omgevingsraad is de verwachte inzet van de Aalsmeerbaan in de periode waarin LVNL het nachtregime hanteert teruggebracht met een factor tien naar totaal circa twee tot vier nachten voor de gehele periode tot en met mei 2019.

5. Ruimte en Leefomgeving

Stichting Leefomgeving Schiphol

Stichting Leefomgeving Schiphol biedt hulp aan individueel gedupeerden, levert bijdragen aan projecten die de kwaliteit van de leefbaarheid verbeteren en zorgt voor vergoeding van fysieke schade aan bebouwing als gevolg van turbulentie veroorzaakt door stijgende of landende vliegtuigen.

De provincie Noord-Holland, Schiphol en het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben in de tweede tranche ieder € 10 miljoen toegezegd voor de het werk van de Stichting. Sinds oktober 2016 kunnen individueel gedupeerden aanvragen indienen, in 2017 is de aanvang van de tweede tranche voor de gebiedsgerichte projecten gestart. In het Regioforum is door de bewonersvertegenwoordiging aangegeven dat zij zich te weinig betrokken voelt bij de door de stichting gemaakte keuzes voor de projecten waaraan een bijdrage wordt geleverd. Toegelicht is dat de keuze om (en in welke mate) de bewoners te betrekken bij het bestuur van de stichting ligt.

Ultrafijnstof

In maart 2016 heeft het RIVM een verkennend onderzoek afgerond naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof rondom Schiphol. Het RIVM heeft in navolging van dat onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een plan van aanpak gepubliceerd voor een integraal, meerjarig onderzoeksprogramma naar de mate waarin blootstelling aan ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten van omwonenden van Schiphol. Binnen dit onderzoek zal ook worden gekeken naar de effecten van ultrafijnstof van de luchtvaart ten opzichte van ultrafijnstof uit andere bronnen. Het beoogde onderzoeksprogramma zal 4,5 jaar duren.

Hinderbelevingsonderzoek

Het Regioforum heeft op 1 december 2017 besloten tot nadere uitwerking van een continue, objectieve peiling van hinderbeleving in de omgeving van Schiphol. Aangezien daar niet elders in voorzien is, ligt hier een taak voor de Omgevingsraad. Met het hinderbelevingsonderzoek wordt in het gehele ORS-gebied onderzoek gedaan naar ervaren geluidhinder door vliegtuigen én bovendien op dezelfde wijze. Daarnaast biedt een continu hinderbelevingsonderzoek informatie over de ontwikkeling van de beleving in de omgeving, waarop desgewenst nader ingezoomd kan worden en aanleiding kan zijn tot aanscherping van de communicatie. Hiermee vormt de "Belevingsthermometer" een uniek instrument. Op verzoek van het Regioforum is bij de opzet van de Belevingsthermometer advies gevraagd aan het RIVM en de GGD.

In de Belevingsthermometer wordt het veldwerk gelijkelijk verdeeld over een jaar, zodat het element van de periode op een evenwichtige manier wordt meegewogen. Deze opzet levert als bijkomend voordeel op dat na een jaar een maandelijks te actualiseren thermometer van de hinderbeleving in de omgeving kan worden gepresenteerd.

De resultaten van de periode augustus tot en met oktober biedt de basis voor een hinderbelevingsonderzoek ('belevingsthermometer') waarvoor de vragenlijsten doorlopend, dus gedurende het hele jaar, worden afgenomen. Deze resultaten zijn te vinden via www.belevingsthermometer.nl.

6. Communicatie en informatie

Website

De functies van de website zijn het verstrekken van nieuws over de Omgevingsraad Schiphol en gerelateerde onderwerpen, het bieden van een archief, het informeren over de organisatie en haar leden, inzichtelijk maken van de (vergader)agenda en het openbaar maken van de adviezen. Het doel is een nieuwswaardige en toegankelijke website.

Maatschappelijke consultatie

Vanwege de behoefte om een zo breed mogelijk publiek te betrekken bij de maatschappelijke consultatie is er vanaf oktober 2018 een nieuw deel op de website geïntroduceerd. Hier was onder

andere de voortgang van de consultatie en al het bijbehorende nieuws te vinden. Dit deel kan worden geraadpleegd via www.omgevingsraadschiphol.nl/consultatie. Als gevolg hiervan heeft de website van de Omgevingsraad Schiphol tussen oktober en december 2018 een recordaantal bezoekers van de website gehad. Op het hoogtepunt was er sprake van 3.436 bezoekers per dag.

Nieuwsberichten
Er zijn in 2018 meer dan 45 nieuwsberichten geplaatst op de website. De nieuwsberichten gaan onder andere over vergaderingen van Regioforum en College van Advies, themabijeenkomsten en werkbezoeken, rapportages met betrekking tot Schiphol, baanonderhoud, adviezen en hinderbeperkende voorstellen.

PM Top 5 nieuwsberichten	
1	Minister lanceert nieuwe app OmgevingsInfoSchiphol
2	Planning baanonderhoud 2018
3	Luchtvaartdag zaterdag 8 december
4	Bevolking breed betrokken bij advies Schiphol
5	Verslag (eerste) huiskamergesprek

Archief, adviezen en leden
De website kent een archieffunctie. In het afgelopen jaar heeft het archief steeds meer vorm gekregen. Alle rapporten en vergaderstukken worden zodra deze openbaar zijn in het archief geplaatst. Op een ledenpagina zijn alle deelnemers aan de Omgevingsraad Schiphol geplaatst. Via deze pagina kunnen gebruikers van de website zien wie er deelnemen aan de Omgevingsraad Schiphol en kunnen zij direct in contact treden met hun bewonersvertegenwoordigers.

Digitale nieuwsbrief en sociale media
In 2018 zijn er 4 digitale nieuwsbrieven verstuurd (juli, oktober en twee in november) aan ongeveer 1300 abonnees. Een van de nieuwsbrieven betrof een uitnodiging voor de Luchtvaartdag, deze is naar alle deelnemers van de internetconsultatie gestuurd en heeft daarmee een bereik gehad van 4.392 personen.

De nieuwsbrief geeft kort het belangrijkste nieuws van de afgelopen periode weer. De nieuwsbrief biedt via links naar de website van de Omgevingsraad Schiphol of andere websites meer informatie over het desbetreffende onderwerp. In 2018 opende gemiddeld 65% van de geadresseerden de nieuwsbrieven. Gemiddeld een derde van de geadresseerden gebruikte één of meerdere links om meer te weten te komen over onderwerpen uit de nieuwsbrief.

Lespakket Schiphol
Het lespakket is een uitwerking van Aldersafspraken omtrent informatievoorziening. In 2010 hebben Schiphol en de CROS een lespakket ontwikkeld voor de groepen 7 en 8 van basisscholen. Het lespakket bestaat uit en ontdekboek en drie leerlingenkaarten met opdrachten omtrent Engels, geschiedenis en rekenen. In 2018 is gestart met de verspreiding van de 5de druk van het lespakket. Er zijn in 2018 ruim 941 lespakketten verzonden aan basisscholen, met name in de omgeving van Schiphol.

Kennisprogramma
In 2018 is opnieuw ingezet op de overdracht aan kennis, gegeven de eerdere positieve ervaringen hiermee. Vanwege het verzoek om een brede maatschappelijke consultatie door de minister van

Infrastructuur en Waterstaat, is de insteek van de kennissessies in 2018 geweest om een zo breed mogelijk publiek te betrekken. Hieronder een overzicht van de bijeenkomsten in 2018:

10 november 2018	Dorpshuisgesprek (ORS-Kiesmannen)
26 november 2018	Critical Review – Trein als substituut voor het vliegtuig (iedereen)
28 november 2018	Baanonderhoud 2019, toelichting en planning door Schiphol (Regioforumleden)
3 december 2018	Critical Review – Schiphol en de Nederlandse economie (iedereen)
4 december 2018	Critical Review – Wonen en vliegen (iedereen)
8 december 2018	Luchtvaartdag i.s.m. Ministerie van I&W (iedereen)

Factsheet PBL over ontwikkeling luchtvaart en CO2
Op 12 juli heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een factsheet gepubliceerd van verzamelde feiten en cijfers over de ontwikkeling van de luchtvaart en CO2-emissies. De factsheet is op verzoek van de Omgevingsraad Schiphol door het PBL opgesteld.

Stroomlijning informatievoorziening

Bij de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol hebben de partijen afgesproken om een verdere integratie van de informatievoorziening en dienstverlening van de verschillende partijen te bewerkstelligen. In 2018 is gewerkt aan de volgende onderdelen.

Lancering app OmgevingsInfoSchiphol
Op maandag 8 januari heeft minister van Nieuwenhuizen-Wijbenga (IenW) de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol gelanceerd. Met de app OmgevingsInfoSchiphol kunnen omwonenden van Schiphol via smartphone, tablet of computer informatie over het actuele vliegverkeer rond Schiphol raadplegen. Bekijk hier de beelden van de lancering https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2018/01/OMGEVINGSRAAD-HILTON-compressed.mp4

De app is tot stand gekomen door intensieve samenwerking tussen bewoners, bestuurders, luchtvaartsector en het Rijk in de Omgevingsraad Schiphol. Het is het resultaat van de afspraak tussen deze partijen om informatievoorziening en dienstverlening voor omwonenden van Schiphol te bundelen en samen te brengen op één plek. De app is te raadplegen via www.omgevingsinfoschiphol.nl. Medio 2018 is de app OmgevingsInfoSchiphol ook beschikbaar gekomen als app in de App Store en Google Play.

In 2018 had de app OmgevingsInfoSchiphol ruim 82.000 unieke gebruikers. Uit de statistieken blijkt dat in de zomer de app meer wordt geraadpleegd dan in de rest van het jaar.

De app is vormgegeven als een basisapplicatie waaraan elementen kunnen worden toegevoegd. Te denken valt aan informatie over geluidmetingen en verwachtingen over het vliegverkeer in de komende dagen (geluidsweerbericht).

Geluidmetingen
Tijdens de ontwikkeling van het app bleek het niet mogelijk om de geluidmetingen van NOMOS toe te voegen aan de applicatie. Hierop is besloten om in 2017 een verkenning te doen naar de informatievoorziening over geluidmetingen.

Op 8 juni 2018 zijn de resultaten van de verkenning naar een nieuw geluidmeetsysteem gepresenteerd aan het Regioforum en heeft het Regioforum mandaat verleend om in beeld brengen wat de mogelijkheden zijn voor het beheer en bekostiging van een meetsysteem dat betere informatievoorziening biedt dan het huidige NOMOS-netwerk waarbij er niet alleen op de plekken waar meetposten staan, maar over het gehele gebied rond Schiphol informatie over geluidmetingen beschikbaar wordt gemaakt. Daarnaast is het systeem beter ingericht om de geluidontwikkeling van de vloot inzichtelijk te maken en biedt het een beter platform om in de toekomst desgewenst geluidberekeningen met geluidmetingen te vergelijken. Uitgangspunt is dat er een onafhankelijk nieuw basismeetnet wordt ingericht waarin bestaande meetsystemen en nieuwe burgerinitiatieven kunnen worden ingepast, zodat een fijnmazig meetnet kan ontstaan. En dat als uitgangspunt wordt genomen dat een beter meetsysteem niet per definitie uit minder meetposten bestaat.

Na het besluit van het Regioforum van 8 juni 2018 heeft het secretariaat gesprekken gevoerd met partijen die uitvoering zouden kunnen geven aan de opzet van een nieuw meetsysteem. Het KNMI heeft daar een voorstel voor uitgewerkt, waarbij ook de expertise van RIVM en NLR zal worden benut.

Op 18 oktober 2018 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief gestuurd aan de Tweede Kamer over meten van vliegtuiggeluid waarin een landelijke programmatische aanpak wordt aangekondigd. De aanpak is in eerste instantie een aanvulling op de initiatieven die bij de verschillende burgerluchthavens reeds zijn en worden ontwikkeld. In de brief wordt tevens de nadruk gelegd op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen en het onderling versterken van beide methodes. Voor de invulling van dit uitgangspunt is het verzamelen van meetgegevens over de vloot essentieel. In dat licht is het KNMI gevraagd om bij de implementatie van een nieuw meetsysteem het onderdeel meten voor vlootinformatie voorrang te verlenen, waarbij vastgehouden wordt aan de zo spoedige mogelijke uitrol van het geheel van het nieuw voorgestelde meetsysteem. KNMI heeft bevestigd daar mogelijkheden voor te zien en dit in hun implementatiestrategie te kunnen honoreren.

Op 23 november heeft het KNMI een voorstel voor het inrichten van een nieuw meetsysteem op basis van de door het Regioforum geformuleerde uitgangspunten gepresenteerd in het Regioforum. Op basis van het gepresenteerde voorstel heeft het Regioforum besloten om het gesprek over de financiering en feitelijke implementatie van het nieuwe systeem gestart worden, zodat een voorstel daarover begin 2019 aan het Regioforum kan worden voorgelegd.

7. Bewonersverkiezingen

Op 11 september 2018 heeft Omgevingsraad Schiphol middels een brief aan de minister uiteengezet hoe invulling gegeven zou worden aan het verzoek van de minister voor een maatschappelijke consultatie als onderdeel van de adviesaanvragen. In overleg met alle delegaties is vervolgens besloten de verkiezingen uit te stellen tot na het consultatie- en adviestraject. Dit besluit is bekrachtigd door het Regioforum van 23 november 2018 met het vaststellen van het jaarplan 2019, waarin is opgenomen dat de verkiezingen in 2019 plaatsvinden. Door de leden van het College van Advies is op 24 januari 2019 ingestemd met de wijziging van het bestuurs- en bewonersreglement, waarmee de zittingstermijn van de huidige leden van de Omgevingsraad Schiphol met maximaal een jaar is verlengd. Dit besluit maakt de zorgvuldige afronding van de adviesaanvragen, gevolgd door een evaluatie van de ORS in de maanden daarna, mogelijk zonder dat nu op de uitkomsten van de evaluatie wordt vooruitgelopen.

Bijlage: Jaarplan 2019

1. Jaarplan 2019 College van Advies

Adviesaanvragen

Op 14 maart 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een adviesaanvraag van de toenmalig Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) ontvangen voor nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Parallel aan het adviestraject over de toekomstbestendigheid van het stelsel is ook advies gevraagd over “wonen en vliegen” op de middellange termijn, in een adviesaanvraag van 13 september 2016.

Op 23 februari 2018 hebben de partijen in de Omgevingsraad Schiphol het verzoek om uitvoering te geven aan deze adviesaanvragen herbevestigd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De adviesaanvragen worden in samenhang met elkaar bezien. Het voornemen is beide aanvragen van een advies te voorzien voor het einde van 2018. Omdat de besprekingen hierover op dit moment lopen, is niet opportuun een plan hier te presenteren over het vervolg wat aan deze advisering zal worden gegeven door het College van Advies. Dat vervolg zal bepaald worden door de uitkomsten van de besprekingen en de ontvangst daarvan door het ministerie.

2. Jaarplan 2019 Regioforum

I. Stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening

In 2019 wordt stapsgewijs uitvoering gegeven aan de volgende onderdelen van de stroomlijning informatievoorziening en dienstverlening.

Geluidmetingen

Om te bepalen hoe geluidmetingen kunnen bijdragen aan de informatievoorziening is onderscheid gemaakt tussen de verschillende functies van het meten van vliegtuiggeluid. Het meten van geluid heeft drie functies: meten voor vlootinformatie; meten voor informatievoorziening over de piekbelasting van geluid in de woonomgeving en meten voor validatie van de berekeningsmethodieken die in de wet- en regelgeving worden gehanteerd ter bescherming van de omgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat doet onderzoek naar de invulling van het laatste punt.

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 geluidmeetsysteem voor Schiphol die invulling geeft aan de bovengenoemde functies. Na de definitieve besluitvorming van het Regioforum wordt in 2019 uitvoering gegeven aan de implementatie van het besluit.

Geluidweerbericht

In het convenant Hinderbeperking bij het akkoord van 2008 is de ontwikkeling van een geluidweerbericht door de luchtvaartsector opgenomen. De luchtvaartsector heeft stappen gezet voor de ontwikkeling van een instrument voor de voorspelling van het baangebruik. De realisatie van een dergelijk instrument kan worden geïntegreerd met de stappen die worden gezet in het kader van een nieuw in te richten geluidmeetsysteem.

Klachtenafhandeling en dienstverlening

Klachtenafhandeling en dienstverlening is een omvattende functionaliteit. De klachtenafhandeling is op dit moment kerntaak van Bas. Ook het NOMOS-meetnetwerk wordt door de sector onderhouden. Voor deze en eventueel andere dienstverlenende elementen is het van belang dat er een gezamenlijk eindbeeld wordt geformuleerd ten behoeve van een effectieve en efficiënte communicatie met de omgeving.

De inzet is dit vraagstuk van klachtenafhandeling / dienstverlening op te pakken nadat de stappen voor de verbetering van de informatievoorziening zijn afgerond.

II. Uitvoering hinderbeperking

Microklimaten
Het convenant Hinderbeperking korte termijn (2007), het convenant Hinderbeperking middellange termijn (2008) en het advies van de Alderstafel van 2010 over het nieuwe normen- en handhavingstelsel hebben samen geleid tot de afspraak dat in totaal in zes regio's een microklimaatonderzoek zou worden uitgevoerd. Vier daarvan zijn definitief afgerond, twee nog niet:

1. Microklimaat Leimuiden

Eind 2017 is het microklimaat ter besluitvorming voorgelegd aan het Regioforum. In het Regioforum is besloten nader onderzoek te doen naar de hinderbeleving in Kudelstaart. Dit aanvullend onderzoek vindt momenteel plaats. Op basis van het aanvullend onderzoek zal definitieve besluitvorming plaatsvinden in het Regioforum begin 2019.

2. Zuidoosthoek: Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn

De ORS heeft op basis van het rapport van de taskforce Zuidoosthoek op 30 oktober 2015 besloten tot een onderzoek - in samenwerking met afgevaardigden van de regio - naar de verplaatsing van *waypoint* EH037, zodat de verkeersstroom ten noorden van Uithoorn verder noordelijk komt te liggen. De ORS heeft besloten deze maatregel nader te onderzoeken met afgevaardigden van de regio. Dit is in maart 2016 door een werkgroep ter hand genomen. Op verzoek van de gemeente Uithoorn is de uitvoering van het onderzoek (tijdelijk) stilgelegd. Zodra de gemeente daartoe gereed is, zal het onderzoek worden hervat. Het microklimaat onderzoek Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn is stilgelegd en leidt mogelijk in 2019 tot een vervolgactie.

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. De behandeling van de nieuwe voorstellen wordt voorbereid door een quick scan uit te voeren. De quick scan betreft geen definitief waardeoordeel over de ingediende voorstellen, maar is bedoeld ter ondersteuning van de inhoudelijke discussie in de werkgroep. Voor de quick scan, en de bespreking van de quick scan, kan een onderzoeksbureau worden ingeschakeld. Ieder voorstel wordt daarbij getoetst op een aantal criteria.
In 2018 is omwille van het consultatie- en adviestraject de behandeling van de voorstellen die zijn ingediend in 2018, uitgesteld naar 2019. In 2019 zal daarnaast de reguliere procedure worden gevolg voor nieuwe voorstellen. Daarmee vindt er in 2019 extra inzet plaats op de uitvoering van de nieuwe voorstellen voor hinderbeperking.

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. In het eerstvolgende jaarverslag van de ORS zullen de resultaten hiervan worden gepresenteerd.

Experimenten: Evaluatie en advies
De ORS heeft als wettelijke taak de Minister te adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. In 2019 zijn vooralsnog geen experimenten gepland.

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. De werkgroep stelt eveneens een conceptadvies op over de Gebruiksprognose. Dit conceptadvies over de Gebruiksprognose wordt voorgelegd aan het Regioforum en als advies van de ORS naar de bewindspersoon van het ministerie verzonden.

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.

Groot baanonderhoud
Jaarlijks worden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd in samenwerking met Schiphol, in het voorjaar voor de start van grootschalig onderhoud en in het najaar over de planning van grootschalig onderhoud in het komende gebruiksjaar.

Overig zaken/incidenten
In de loop van het jaar te bepalen.

IV. Leefomgeving en ruimtelijk-economische ontwikkeling

Ruimte
In de ORS worden de landzijdige elementen besproken voor zover zij in relatie staan tot de luchtvaart. Hieronder vallen de volgende onderwerpen:

Externe veiligheid
Externe veiligheid is met name een onderwerp dat speelt rond respectievelijk de Gebruiksprognose en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Lokale luchtkwaliteit en emissies
Voor luchtverontreiniging is een gelijkwaardigheidscriterium vastgesteld dat in de Gebruiksprognose is opgenomen. In de Gebruiksprognose wordt aangetoond of het vliegverkeer in een bepaald gebruiksjaar binnen het daarvoor gestelde gelijkwaardigheidscriterium zal blijven.

Daarnaast volgen de leden van de ORS de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van onderzoeken op het terrein van fijnstof en ultrafijnstof.

Luchthavenindelingsbesluit
Indien er in 2019 wijzigingen zijn in het LIB zullen deze worden toegelicht in het Regioforum.

Leefbaarheid

Hinderbelevingsonderzoek
Door de leden van de ORS is het belang onderstreept van een objectieve peiling van hinderbeleving in de omgeving van Schiphol die periodiek op een vergelijkbare wijze herhaald wordt, zodat ook ontwikkelingen in die hinderbeleving in beeld komen. Het periode-effect, waarbij de periode waarin naar hinderbeleving gevraagd wordt medebepalend is voor de uitkomst, dient hierbij voortaan nadrukkelijk te worden meegewogen. Door het veldwerk gelijkelijk over het jaar uit te smeren wordt dit periode-effect verwerkt in de resultaten. Bovendien levert deze methode na een jaar een maandelijks inzicht van hinderbeleving op die in de omgeving kan worden gepresenteerd. In 2018 is gestart met de zogenaamde Belevingsthermometer. In 2019 worden de werkzaamheden in het kader van de Belevingsthermometer gecontinueerd.

Voortgang convenant Leefomgeving/invulling en voortgang leefbaarheidsfonds
Periodiek wordt de voortgang van de tweede tranche besproken in het Regioforum.

V. Kennis, informatie en communicatie

Kennisprogramma
Het doel van het kennisprogramma is tweeledig: enerzijds het vergroten van het kennisniveau van de individuele leden en anderzijds elkaar en elkaars ideeën leren kennen en ervaringen uitwisselen. Gebleken is dat dit kennisprogramma voorziet in een behoefte. Voortzetting van dit programma wordt gewaardeerd. Het secretariaat zal de invulling hiervan coördineren.

Gelet op de provinciale verkiezingen en bewonersverkiezingen die in 2019 plaatsvinden ligt de focus van het kennisprogramma in 2019 op het faciliteren van kennisdeling. Over de vormgeving hiervan zal afstemming plaatsvinden om zoveel als mogelijk maatwerk te kunnen leveren.

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.

Nieuwsbrief
De ORS stuurt periodiek een nieuwsbrief (ongeveer 4 keer per jaar) naar een brede groep van leden en andere belangstellenden. Geïnteresseerden kunnen zich inschrijven voor de nieuwsbrief via de website van de ORS. De verzendlijst telt ruim 800 personen.

OmgevingsInfoSchiphol
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 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.

Lespakket Schiphol
Speciaal voor leerlingen van groep 7 en 8 is door Schiphol in samenwerking met het secretariaat van de ORS (voorheen CROS) een lespakket ontwikkeld als uitwerking van het convenant hinderperking. Indien een nieuwe uitgave wordt ontwikkeld, kan door het secretariaat van de ORS medewerking worden verleend bij de update. Het secretariaat van de ORS maakt scholen attent op het lespakket en verzorgt de verzending.

Bijeenkomst brede bewonersvertegenwoordiging
Twee keer 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 geïnformeerd over de stand van zaken van het jaarprogramma van de ORS of over een belangrijk thema uit dat jaarprogramma.

Digitale Archieffunctie
In 2019 wordt uitwerking gegeven aan een verzoek van het Regioforum om stukken ten behoeve van het Regioforum op een effectievere manier digitaal te ontsluiten. Het secretariaat doet hiervoor een voorstel.

VI. Verkiezingen bewonersvertegenwoordigers

Met ingang van 1 januari 2019 eindigt de vierjarige zittingstermijn van de huidige tien clustervertegenwoordigers die samen de bewonersdelegatie vormen in de ORS. Door het consultatie- en adviestraject dat in het najaar van 2018 plaatsvindt zijn de verkiezingen die gepland stonden voor het najaar van 2018 verplaatst naar begin 2019. De uitgangspunten voor verkiezingen staan vermeld in het Instellingdocument van de ORS van 29 januari 2015.

Doel bewonersverkiezingen
Het doel van de verkiezingen is te komen tot een vertegenwoordiging van de bewonersorganisaties uit de regio die zich richten op de leefomgeving van Schiphol. Per ieder van de vijf clusters verkiezen de kiescolleges voor respectievelijk het binnen- en buitengebied een clustervertegenwoordiger. De tien gekozen clustervertegenwoordigers die hieruit voortkomen en zitting hebben in het Regioforum bepalen vervolgens in gezamenlijkheid welke drie clustervertegenwoordigers de bewonersdelegatie in het College van Advies vormen.

Verkiezingsproces in een notendop
Zowel individuele omwonenden als bewonersorganisaties in de regio van Schiphol worden actief geïnformeerd over de aanstaande verkiezingen. De aankondiging van de bewonersverkiezingen

geschiedt onder andere via advertenties in lokale kranten, berichten op websites en via berichtgeving aan de huidige achterbanorganisaties. Reeds geregistreerde bewonersorganisaties wordt gevraagd hun status als achterbanorganisatie opnieuw te bevestigen. Bewonersorganisaties die nog niet geregistreerd zijn worden (opnieuw) uitgenodigd om zich te registreren als achterbanorganisatie.

Na aankondiging van de verkiezingen krijgen de achterbanorganisaties een paar maanden de tijd om zich te registeren volgens de voorwaarden die zijn opgenomen in het bestuursreglement en het bewonersreglement in het Instellingsdocument. Vervolgens controleert de voorzitter van de ORS steekproefsgewijs of de achterbanorganisaties voldoen aan de gestelde vereisten.

Correct geregistreerde bewonersorganisaties wijzen een kiesman aan die zal deelnemen aan het kiescollege en kunnen bovendien een kandidaat-clustervertegenwoordiger voordragen. De voorzitter van de ORS stelt voorafgaand aan de verkiezingen vast of iedere voorgedragen kandidaat-clustervertegenwoordiger voldoet aan de in het bewonersreglement gestelde voorwaarden. De tien kiescolleges kiezen vervolgens ieder een clustervertegenwoordiger.

Het secretariaat organiseert de verkiezingsvergadering en maakt hiervan een verslag. De verkiezingsvergaderingen worden voorgezeten door de voorzitter van de ORS of een door hem/haar aangewezen vervanger. De voorzitter rapporteert schriftelijk aan de ORS over de verkiezingen en de gekozen clustervertegenwoordigers.

Na de verkiezingen worden de tien clustervertegenwoordigers, alsmede de drie daarvan die worden afgevaardigd voor het College van Advies, benoemd door de voorzitter van de ORS.

Uitwerking van de planning voor 2019
Op basis van de ervaringen van de bewonersverkiezingen in 2014 is er in samenspraak met de bewonersdelegatie in 2018 onderzocht of herziening van elementen van het verkiezingsproces nodig is. De nadere uitwerking van het verkiezingsproces en de exacte planning van de verkiezingen in 2019 worden voorgelegd aan het Regioforum. Vervolgens wordt op basis van daarvan uitvoering gegeven aan de bewonersverkiezingen.

VII. Tussentijdse evaluatie

Op verzoek van leden heeft het Ministerie van IenW als bevoegd gezag toegezegd om te zullen reflecteren op het functioneren van de ORS. Deze evaluatie loopt vooruit op de formele evaluatie als bedoeld in de Wet luchtvaart (zie hoofdstuk 3 Meerjarenperspectief).

3. Meerjarenperspectief

Voor het meerjarenperspectief van het werkprogramma van de ORS zijn drie elementen richtinggevend:
1. Nationale kaders.
2. Afspraken tussen de partijen in de ORS.
3. Europeesrechtelijke ontwikkelingen: *Balanced approach*.

I. Nationale kaders

Wet
De ORS heeft een wettelijke status. De doelstelling is vastgelegd in artikel 8.35 van de Wet Luchtvaart:
1. De ORS heeft tot doel een duurzame ontwikkeling, inpassing en gebruik van de luchthaven Schiphol in zijn omgeving te bevorderen;
2. De partijen [van de Omgevingsraad] hebben als gezamenlijk uitgangspunt om door middel van overleg, consultatie en advies te zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven;
3. De ORS neemt bij de taakuitoefening, bedoeld in het tweede lid, het nationale luchthavenbeleid in acht dat door Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de luchthaven Schiphol is vastgelegd.

Daarbij is in de wet vastgelegd dat drie jaar na de inwerkingtreding van de wet aan de Tweede Kamer een verslag wordt aangeboden over de effecten van de herschikking van de Alderstafel Schiphol en de CROS in de ORS alsook de rol van de ORS in het zoeken naar een balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de leefkwaliteit rond de luchthaven.

Memorie van Toelichting
In de memorie van toelichting bij dit wetsartikel wordt aangegeven dat “de ontwikkeling van een luchthaven als Schiphol met zijn omgeving vraagt om een vrijwel voortdurende dialoog met alle belanghebbenden” en dat op twee niveaus:
- Een platform voor regionale consultatie, voor overleg tussen luchtvaartsector en omgeving over milieu- en veiligheidsaspecten van het luchtverkeer van en naar Schiphol.
- Advisering op een meer strategisch niveau over de ontwikkeling van de luchtvaart in samenhang met hinderbeperkende maatregelen en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven.

Omdat beide functies in de praktijk hun effectiviteit hebben bewezen en het daarom wenselijk is ze allebei te laten voortbestaan, is besloten ze onder te brengen in één overkoepelend platform, de ORS. De ORS kan worden gezien als de wettelijke opvolger van de CROS in aangepaste vorm. In het gewijzigde artikel 8.34 van de Wet luchtvaart is de ORS verankerd. De taak van de ORS is opgenomen in het gewijzigde artikel 8.35 van de Wet luchtvaart. Op basis hiervan heeft de ORS tot doel een duurzame ontwikkeling, inpassing en gebruik van de luchthaven in zijn omgeving te bevorderen. De

daarbij behorende meer concrete taken zijn opgenomen in het tweede lid van artikel 8.35. Het is de bedoeling dat de betrokken partijen door middel van overleg, consultatie en advies zoeken naar de balans tussen het versterken van de netwerkkwaliteit van de luchthaven, een ruimtelijk-economische structuurversterking en het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven. Hiermee is een voortzetting gewaarborgd van zowel de taken op het regionale vlak van de CROS als de (bovenregionale) adviesfunctie op strategisch niveau van de Alderstafel Schiphol.

II. Afspraken tussen de partijen in de ORS

De luchthaven Schiphol is een belangrijke economische activiteit met een relatief grote invloed op de leefomgeving, zowel qua lusten als qua lasten. Die lusten en lasten zijn een gevolg van de wijze waarop de luchthaven zich ontwikkelt. Maar die lusten en lasten worden ook bepaald door de wijze waarop de omgeving zich maatschappelijk, ruimtelijk en economisch ontwikkelt ten opzichte van de luchthaven.

Vanwege dit wederzijdse belang biedt de ORS een podium waar vertegenwoordigers van de luchtvaartsector en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies. Het doel is om langs die weg de verschillende functies te versterken en het draagvlak voor deze functies te verbreden en gezamenlijk de balans te vinden.

Het werkprogramma van de ORS is nadrukkelijk breder dan alleen het hinderbeleid. De betekenis van de hub-functie en de selectieve ontwikkeling van de luchthaven voor het bestemmingennetwerk en de economische ontwikkeling van de regio is een belangrijk thema. Evenzo is de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving, in zoverre dit de (toekomstige) luchthavenontwikkeling raakt, een belangrijk thema dat bespreking vraagt tussen de partijen in de ORS. Tot slot zijn informatievoorziening en kennisontwikkeling zowel tussen de leden als naar buiten toe belangrijke aandachtspunten van de ORS.

Adviestrajecten middellange termijnontwikkeling
In de volle breedte van dit werkprogramma, dat de partijen bij de instelling van de ORS overeen zijn gekomen, liggen twee adviesaanvragen van het kabinet voor. Deze adviestrajecten voor de middellange termijnontwikkeling raken de invulling van de werkzaamheden van de ORS voor de komende jaren. Niet alleen in de vorm van het tot stand brengen van de gevraagde adviezen, maar ook als het gaat om het bieden van een overleginfrastructuur bij de begeleiding van de uitwerking van (onderdelen van) die adviezen. De aard van de nog te maken afspraken in het kader van de adviestrajecten zullen dus in sterke mate bepalend zijn voor de concrete invulling van het werkprogramma van de ORS op middellange termijn. Op dit moment kan daarop in dit jaarplan voor 2019 niet vooruitgelopen worden, omdat het aan de partijen is om tot een invulling te komen.

III. Europeesrechtelijke ontwikkelingen: *Balanced approach*

In 2016 is de Europese verordening (nr. 598/2014) van kracht geworden waarin de '*balanced approach*' is neergelegd voor de luchthavenontwikkeling. Europese verordeningen werken rechtstreeks door in de lidstaten.

In de Europese verordening worden bindende richtlijnen gegeven voor de invoering van operationele beperkingen op luchthavens ten behoeve van behoud of verbetering van de geluidskwaliteit in de omgeving. De werkwijze die in de verordening wordt voorgeschreven sluit nauw aan bij de wijze waarop de ORS in de Nederlandse wetgeving een rol heeft bij het zoeken naar een balans.

De verordening is van toepassing bij het invoeren van vliegbeperkingen op en rond de luchthaven die ingevoerd zijn na 13 juni 2016. De eerder ingevoerde beperkingen hoeven niet opnieuw beoordeeld te worden. Ook kleine wijzigingen die geen grote gevolgen hebben voor de capaciteit hoeven niet beschouwd worden.

De verordening richt zich op de exploitatiebeperking. Hiervoor wordt de volgende definitie gegeven: “een geluidsgerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden.”

De wijze waarop de geluidsbeheersing in de omgeving van Schiphol benaderd wordt, bevat al veel elementen uit de procedure die beschreven is in EU 598/2014 art.5. In 2019 zal in overleg met het bevoegd gezag worden geïnventariseerd op welke wijze de doorwerking van deze verordening van betekenis is en hoe het afwegingsinstrumentarium dat hierbij toegepast kan worden (verder) kan worden geoperationaliseerd.

4. Algemene overlegstructuur

College van Advies
Ieder kwartaal.

Regioforum
Ieder kwartaal.

Overig
Delegatieoverleg, werkgroepen, bilaterale overleggen, etc.