

Aan de minister van Infrastructuur & Waterstaat
Mw. drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Groningen, 30 januari 2019

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol heeft zich gebogen over uw adviesaanvraag van 14 maart 2016 voor een toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingssysteem (NNHS). In uw brief d.d. 21 december 2017 aan de Tweede Kamer heeft u uw inzet met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van Schiphol geschetst en uw verwachtingen uitgesproken over de aard en omvang van de advisering door de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarin heeft u als kader meegegeven een advies te willen “waarbij de luchthaven zich kan ontwikkelen in balans met de omgeving, ook na 2020”. Aan de partijen in de ORS is de vraag voorgelegd of zij bereid zijn om binnen de kaders, zoals die in uw brief d.d. 21 december 2017 zijn geschetst, tot gezamenlijke advisering te komen.

Het was van meet af aan voor eenieder duidelijk dat deze adviesaanvraag geen eenvoudige onderneming zou worden. Er lagen tussen partijen fundamenteel verschillende opvattingen over bijvoorbeeld de rol en betekenis van de vierde baanregel, de toepassing van de 50-50 verdeling van mogelijke milieuwinst, het terugbrengen van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en niet in de laatste plaats, de verdere ontwikkeling van Schiphol en de luchthaven Lelystad na 2020. Het was ook duidelijk, en meerdere partijen stonden daarop, dat al het mogelijke moest worden ondernomen om een integraal advies over deze onderwerpen uit te brengen, om zodoende invulling te geven aan uw verzoek om een ontwikkelperspectief te schetsen voor de ontwikkeling van het mainportgebonden verkeer op Schiphol in de periode tot en met 2030.

Ik heb u bij brief d.d. 23 februari 2018 laten weten dat alle partijen op de adviesaanvraag instemmend hebben gereageerd in de vergadering van het College van Advies d.d. 8 januari respectievelijk 9 februari 2018.

De noodzaak om snel tot een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit te komen waarin het NNHS wordt vastgelegd – met het doel om zo spoedig mogelijk over een effectief handhavingsinstrumentarium te kunnen beschikken – is de laatste maanden op meerdere plaatsen aan de orde geweest. U hebt er daarom op aangedrongen spoedig te kunnen beschikken over een advies, op grond waarvan de procedure die voor deze wijziging noodzakelijk is, van start kan gaan.

In uw brief van 4 juni 2018 heeft u mij een verzoek doen toekomen tot het organiseren van een brede maatschappelijke consultatie als onderdeel van de lopende adviestrajecten. De ORS en de daarin vertegenwoordigde partijen hebben de uitnodiging opgepakt en tal van activiteiten opgezet om aan uw verzoek uitvoering te geven (onder meer 5 huiskamerbijeenkomsten, internetconsultatie, *public reviews* over substitutie, economische betekenis Schiphol en wonen en vliegen, de organisatie van een zeer goed bezochte Luchtvaartdag). De resultaten hiervan zijn voor eenieder te raadplegen via de website www.omgevingsraadschiphol.nl. In bijlage 1 heb ik op hoofdlijnen de inbreng van de maatschappelijke consultatie weergegeven.

Nadat begin november beschikt kon worden over de eerste uitkomsten van het concept MER, die direct publiek zijn gemaakt, zijn de gesprekken over de uit te brengen adviezen geïntensiveerd. Ik heb met alle delegaties meerdere gesprekken gevoerd en de delegaties hebben ook onderling gesprekken gevoerd. Recent hebben we geconstateerd dat er voldoende voorbereiding had plaatsgevonden om eind december in een marathonzitting van twee dagen het gezamenlijk overleg te kunnen doen plaatsvinden.

Onderwerpen die daarbij aandacht hebben gekregen:

- De betekenis van het intercontinentale netwerk op Schiphol en het daaraan verbonden feederverkeer voor de Nederlandse economie en de noodzaak te zoeken naar een evenwichtige en selectieve ontwikkeling daarvan in balans met de eisen van leefbaarheid van de omgeving.
- De verhouding tussen het binnen- en het buitengebied.
- De verhouding tussen de eisen van gelijkwaardigheid en de regels van het NNHS.
- De rol en betekenis van de vierde baanregel en de wijze waarop die de afgelopen jaren is uitgevoerd.
- De reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000.
- De stand van zaken rond het OVV-rapport over veiligheid en de uitvoering van de aanbevelingen.
- De ontwikkeling van Lelystad.
- Of er ruimte is en zo ja hoe groot is die, op grond waarvan de 50-50 benadering kan worden toegepast.
- Hoe omgegaan wordt met allerlei onderzoeken waarvan de resultaten nog niet bekend zijn, maar die wel relevant zijn voor de beoordeling van de toekomstige ontwikkeling (voorbeelden: meten en rekenen, ultra-fijn-stof).
- Wat is de invloed van de klimaatdiscussie op de verdere ontwikkeling van Schiphol.

In dit licht heb ik ook een factsheet over de ontwikkeling Schiphol in de periode 2008 – 2017 opgesteld, waarin een overzicht wordt gegeven van de ontwikkelingen en resultaten die zijn geboekt sinds het akkoord van 2008. Deze factsheet treft u aan als bijlage 2.

Wonen en vliegen

In uw adviesaanvraag heeft u naast de vraag over het NNHS ook een vraag voorgelegd over de verhouding wonen en vliegen. Ik heb moeten vaststellen dat de discussie zich de afgelopen tijd heeft toespitst op de adviesaanvraag over het NNHS. De adviesaanvraag over wonen en

vliegen heeft slechts beperkt onderdeel uitgemaakt van de discussies. Dit komt enerzijds omdat de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zich verzette tegen deze discussie – er zijn, zo luidt kort samengevat haar standpunt, immers over dit onderwerp afspraken gemaakt tussen de overheden en die zijn toereikend – anderzijds, omdat onvoldoende andere partijen aan tafel de behoefte hadden om hierover een diepgaand debat te voeren.

Desondanks kan worden geconstateerd dat er overeenstemming over bestaat dat woningbouw in hoge mate een decentrale verantwoordelijkheid is. Bij de uitwerking van de invulling van de woningbouwopgave wordt er door een aantal partijen op aangedrongen om niet onder de routes te bouwen. Door deze partijen wordt het gewenst geacht dat een woningregister wordt opgesteld waarin voor eenieder kenbaar wordt geregistreerd wat bijvoorbeeld de geluidsomgeving en de isolatiewaarden van een woning zijn. En dat net als bij andere publieke infrastructuur (weg en spoor) de hoofdregel dient te zijn dat de initiatiefnemer voor een activiteit (luchtvaart respectievelijk woningbouw) aan de lat staat voor het nemen en financieren van de noodzakelijke geluidbeperkende maatregelen in de daartoe aangewezen gebieden. Hierover is overigens niet verder van gedachten gewisseld.

De verhouding tussen het binnen- en het buitengebied op het vlak van ervaren hinder

Partijen zijn het erover eens dat er een wezenlijk verschil ligt tussen de overlast die het binnengebied, en met name het gebied dat ligt in het verlengde van de start en landingsbanen, ondervindt en de hinder in het buitengebied. Dat neemt niet weg dat er ook in het buitengebied situaties van ernstige hinder kunnen optreden, met name in situaties dat bij landend verkeer over grote afstand laag wordt aangevlogen.

Naarmate het volume van het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt wordt steeds pregnanter de vraag gesteld waar de grens ligt van wat redelijkerwijs van de omgeving, en in het bijzonder het binnengebied, gevraagd kan worden aan het accepteren van hinder.

Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen nauwelijks of niet waarneembaar is op de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop de vliegtuigen passeren. Ieder individueel vliegtuig produceert daarbij voor de omwonende een buitengewoon hoog geluidvolume. Voor de collectieve geluidsberekening in het stelsel van gelijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel. Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad.

Gelijktijdig moet worden vastgesteld dat er sprake is van een zodanige volumeontwikkeling dat er zowel op de primaire als de secundaire banen sprake is van een alsmaar toenemende ononderbroken stroom van bewegingen. De eerder aanwezige rustperiodes worden steeds korter. Daarnaast wordt door omwonenden tijdens de maatschappelijke consultaties het beeld dat geoordeeld kan worden op “gemiddeld” geluid (Lden benadering) beantwoord met

de opmerking dat bewoners niet geconfronteerd worden met “gemiddeld geluid” maar – met steeds korter wordende onderbrekingen – met piekgeluiden.

Het effect van stillere vliegtuigen is in dat licht niet of slechts beperkt waarneembaar. Verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt waargenomen worden kunnen moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis vormen voor een ruimtebepaling op basis waarvan een volumeontwikkeling van 50-50 kan plaatsvinden.

Deze overwegingen verdienen een plaats bij de discussie, die in het kader van de luchtvaartnota gevoerd zal gaan worden over de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland. Daarmee is niet gezegd dat op voorhand de verdeling van gerealiseerde milieuwinst in een verhouding 50-50 over de sector en de omgeving verlaten zou moeten worden. Wat wel bedoeld wordt, is dat het begrip milieuwinst opnieuw gedefinieerd moet worden, zodat alleen door omwonenden ervaren reductie van geluid, in de toekomst een rol kan spelen bij het vaststellen van de grondslag voor de verdeling van milieuwinst.

Daarnaast verdient het aanbeveling voor het binnengebied een verder verbeterd omgevingsbeleid te voeren waarin, meer dan tot nu toe, rekening wordt gehouden met de individuele behoeften van omwonenden in de meest getroffen gebieden. Voor het buitengebied wordt aandacht gevraagd voor het laag aanvliegen van het landend verkeer over grote afstanden. Het zou een belangrijke bron van ervaren hinder wegnemen als daarvoor een oplossing kan worden gevonden. Voor een inventarisatie van mogelijkheden zie bijlage 3.

Gelijkwaardigheidscriteria en de regels van het stelsel

Alle partijen zijn het erover eens dat er zowel voldaan moet worden aan de criteria van gelijkwaardigheid als aan alle regels die gelden voor het NNHS. De rol en betekenis van de vierde baanregel wordt onderschreven, omdat alle partijen van mening zijn dat deze regel voor de bescherming van het binnengebied van groot belang is. De afgelopen periode heeft zich een discussie voorgedaan over de interpretatie van de vierde baan regel. Partijen zijn het eens geworden over een verduidelijking van de regel die u aantreft in bijlage 4.

Met ingang van het zomerseizoen 2020 zal de sector zich aan deze interpretatie van met name de uitzonderingsgronden houden en operationele maatregelen nemen om een en ander te waarborgen. Het lijkt verstandig dat het Rijk, om de geloofwaardigheid van alle partijen te waarborgen, ervoor zorgdraagt dat er gelijktijdig beschikt kan worden over een helder en afdoend sanctiesysteem. Mocht er zich, ondanks de getroffen operationele maatregelen, toch een probleem voordoen om binnen het maximaal afgesproken dag en/of gemiddelde volume te blijven, waar redelijkerwijs van de sector geen oplossing voor verwacht kan worden, dan zijn partijen bereid om daarvoor een voorziening te treffen.

De reductie van de nachtvluchten van 32.000 naar 29.000

Tijdens de besprekingen is vastgesteld, dat partijen beseffen dat het uitvoeren van deze maatregel een grote bijdrage kan leveren aan het herstellen van het vertrouwen tussen de sector en de omgeving. Afgesproken is dat de sector ervoor zorgt dat deze reductie in 2023,

of uiterlijk in 2024, haar beslag zal hebben gekregen en dat er met ingang van het jaar 2020 een begin mee wordt gemaakt met jaarlijks toenemende aantallen.

Het OVV-rapport over veiligheid

Alle partijen onderschrijven het onomstotelijke belang van veiligheid in de lucht en op de luchthaven. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) wijzen op een aantal zaken die in orde moeten zijn alvorens een verdere ontwikkeling boven de 500.000 bewegingen mogelijk kan zijn. Naast aanpassingen van infrastructuur op Schiphol zelf wijst de OVV op mogelijk minder veilige situaties die kunnen ontstaan als gevolg van het aantal baanwisselingen op Schiphol, mede als gevolg van het preferente baanstelsel. Tijdens het overleg kon door het Rijk nog geen uitsluitsel worden gegeven over de uitkomsten van studies naar maatregelen om risico's van baancombinatiewisselingen en convergent landen en starten verder te verlagen. Er wordt door de omgevingspartijen uitdrukkelijk op gewezen, dat mochten die maatregelen gevolgen hebben voor de inzet van baancombinaties, de eventuele negatieve gevolgen daarvan niet op de omgeving kunnen worden afgewend.

De ontwikkeling van luchthaven Lelystad

Voorafgaand aan de vraag naar de verdere ontwikkeling van Schiphol staat de kwestie van de ontwikkeling van Lelystad. Vanaf het akkoord in 2008 is voorzien in een ontwikkeling van Lelystad die een cruciale functie zou moeten vervullen in de uitvoering van het selectiviteitsbeleid op Schiphol. Alle partijen in de ORS dringen er nadrukkelijk op aan dat er snel duidelijkheid komt over de concrete functie, inpasbaarheid en openstelling van het vliegveld Lelystad in relatie tot de selectieve ontwikkeling van Schiphol. Uw brief aan de Tweede Kamer van 14 december 2018 (gezamenlijk met de staatssecretaris van Defensie) Voortgangsbrief Luchtruimherziening; uw brief van 14 december 2018 over het ontwerpbesluit tot wijziging Luchthavenbesluit Lelystad en uw brief van 17 januari 2019 Selectiviteitsbeleid Schiphol – Lelystad Airport geven daar deels al inhoud aan. Naast de 45.000 *leisure* vluchten die Lelystad gefaseerd van Schiphol zou overnemen, stond ook vast dat Lelystad geen autonome ontwikkeling met van buiten Schiphol aan te trekken verkeer zou mogen doormaken. Alles moest erop gericht zijn om Schiphol te ontlasten ten behoeve van het intercontinentale netwerk en daaraan verbonden feederverkeer.

Dit inzicht geldt vandaag de dag nog onverkort en partijen, met uitzondering van de Milieufederatie, doen daarom een beroep op de Rijksoverheid om met Brussel tot een afspraak te komen die deze koers mogelijk maakt.

Daarnaast speelt een tweede kwestie, die een vruchtbare ontwikkeling van Lelystad dreigt te frustreren. Het is evident, dat het voor de omgeving op het oude land, met name de Provincies Gelderland en Overijssel, van groot belang is dat zo spoedig mogelijk verbeteringen zullen worden doorgevoerd die een einde moeten maken aan belemmeringen om op de aansluitroutes van Lelystad Airport zoveel mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen. Een belangrijke hinderpaal om dit te kunnen realiseren was tot nu toe de keuze voor gescheiden luchtruimen voor het verkeer van Schiphol en Lelystad, waarbij het Lelystad verkeer altijd onder het Schiphol verkeer moest blijven. Een belangrijke verbetering kan worden bereikt als het luchtruim van Schiphol en Lelystad wordt geïntegreerd en het Lelystadverkeer wordt behandeld als onderdeel van het totale Schipholverkeer.

Deze integratie hoeft niet te wachten op het verschijnen van de luchtruimvisie, maar kan onafhankelijk daarvan worden doorgevoerd door de sectorpartijen en de LVNL.

De ruimte voor verdere ontwikkeling van Schiphol en de rol van de MER hierbij

In het advies over het NNHS (8 oktober 2013) is voorgesteld om in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol op te nemen:

“De mogelijkheid voor de periode na 2020 om – indien het plafond van 510.000 vliegbewegingen wordt bereikt er door hinderbeperkende maatregelen ruimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid ontstaat – groeiruimte aan de luchtvaart volgens het 50-50 principe toe te kennen: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking (zodat dit deel van de ontstane ruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume).”

De MER zou die ruimte moeten aangeven. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies van 24 januari 2017 aangegeven dat onduidelijk is welke groei in het aantal vliegbewegingen na 2020 mogelijk is – op basis van de 50-50 regel – en wat de effecten op de omgeving zijn van die maximale groei. Het College van Advies heeft een tweetal varianten opgesteld waarlangs de ruimte zou kunnen worden bepaald.

Helaas moet worden geconstateerd dat deze benadering, die een bijdrage moest geven aan het objectiveren en verzakelijken van de discussie, een bron is gebleken van verdeeldheid en juist heeft geleid tot het tegendeel van wat werd beoogd. De concept MER werd het voorwerp van verhitte discussies over het al dan niet correct zijn van de aannames die in het rekensysteem werden ingevoerd. Deze punten van verschil in appreciatie van de MER zijn tot vandaag de dag niet opgelost. Hiermee zijn er verschillende interpretaties over de milieuruimte die beschikbaar is die eerst opgelost moeten worden voordat de concept MER kan dienen als bron voor het exact bepalen van milieuruimte die voor verdeling in aanmerking komt. Dit punt verdient aandacht in de Luchtvaartnota, zeker ook in combinatie met het hiervoor behandelde verschil tussen de berekende en door bewoners ervaren milieuwinst. Het verdient aanbeveling om in de discussie over prognoses de met meteo gecorrigeerde realisatie cijfers van het voorgaande jaar te betrekken. In de maatschappelijke discussie vergroot het de acceptatie als realisatie en prognose een herleidbare relatie hebben.

Los hiervan, maar niet minder belangrijk, is de kwestie die door het Rijk is gesignaleerd en aan de Kamer is meegedeeld, dat uit onderzoek is gebleken dat metingen uitwijzen dat er een significant verschil aanwezig is tussen de hoogte van geluidsgegevens die gehanteerd worden als invoer voor de geluidsberekeningen en het op diverse plaatsen vastgestelde geluidsvolume dat uit metingen naar voren komt. Zoals u aan de Kamer heeft laten weten behoeft dit punt ook opheldering in de luchtvaartnota.

Schiphol heeft de concept MER in november beschikbaar gesteld. Schiphol geeft daarin aan dat naar haar mening er ruimte is voor verdere ontwikkeling – ook een scenario van 540.000 vliegbewegingen zou daar binnen passen – maar dat dit scenario niet goed mogelijk is met het voortzetten van de toepassing van de vierde-baan-regel. In de aanbiedingsbrief bij de concept

MER wordt door de initiatiefnemer – Schiphol – gesteld dat naar haar inzichten de MER voldoet aan de gestelde kaders en regels. Verder wordt gesteld dat de toekomst niet alleen maar hoeft te worden uitgerekend, maar dat het gaat om een verstandige afweging van de lusten en lasten, waarbij alle belangen aan bod komen en alle betrokken kunnen participeren.

Partijen hebben er veelal, mede om de hiervoor geschetste problematiek, geconstateerde verschillen en overwegingen, voor gekozen om de benadering van de milieuruimte en de toepassing van de 50-50 in de gesprekken over de verdere ontwikkeling van Schiphol te verlaten en zich bij het bepalen van een standpunt over de verdere ontwikkeling te laten leiden door hun opvattingen over de gewenste ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland en hun beoordeling van de kwaliteit van de leefomgeving.

Opvattingen van partijen over de verdere ontwikkeling op Schiphol

Tijdens de besprekingen van eind december 2018 was een meerderheid van partijen van mening dat Schiphol een gematigde en beheerste groei zou moeten kunnen doormaken, waarbij de kernfunctie van Schiphol is : het accommoderen van intercontinentaal en daarmee verbonden feederverkeer omdat deze functie van eminent belang is voor de Nederlandse economie. Maar evenzeer werd het van groot belang geacht dat deze ontwikkeling ook geaccepteerd kan worden door omwonenden die de hinder van Schiphol ervaren en op die manier de luchthaven een *licence to operate* verschaffen. Het is evident dat een toekomstige vruchtbare ontwikkeling van Schiphol alleen mogelijk is in balans met de omgeving.

Deze opvatting werd niet alleen gevoed door de sterk gevoelde behoefte aan het matigen van geluidshinder zowel in het binnen- als in het buitengebied, maar ook door een toenemende erkenning dat een matiging van volume een bijdrage zal leveren aan de klimaatdoelstellingen. Deze gematigde ontwikkeling zou mede mogelijk zijn door de selectieve aanpak, de uitwisseling met Lelystad, maar ook door het benutten van nu reeds mogelijke vormen van substitutie van vliegverkeer door treinverkeer (onder andere Brussel en Parijs) en het verder uitbouwen daarvan naar andere Europese bestemmingen.

Als voorwaarde voor een verdere ontwikkeling werd door de omgevingspartijen gesteld:

- a) nakoming van de aangescherpte vierde baanregel
- b) de reductie van de nacht van 32.000 naar 29.000 bewegingen
- c) een voortvarende ontwikkeling van Lelystad.

De BRS tekent bij onderdeel *b* aan dat zij daarnaast aandringen op een spoedig af te ronden onderzoek, met betrokkenheid van de omgevingspartijen, naar de mogelijkheid van een (gedeeltelijke) nachtsluiting en de effecten daarvan. In deze benadering bestond er een meerderheid voor een ontwikkeling op Schiphol met 25.000 bewegingen tot 2028 onder een gelijktijdige ontwikkeling van Lelystad met een gelijk aantal bewegingen, in jaarlijks uit te geven tranches.

In totaal zou het hierbij dus gaan om een toename van 50.000 bewegingen. Een aantal dat grosso modo overeenkomt met de aantallen die in 2008 in het eerste Aldersakkoord zijn genoemd voor de periode t/m 2020, namelijk 580.000 bewegingen totaal en verdeeld over de vliegvelden Schiphol (510.000), Lelystad (45.000) en Eindhoven (25.000).

Vanaf begin januari heb ik vastgesteld dat de posities van partijen zijn verschoven. In het bijzonder de bewoners hebben hun positie herzien. Een meerderheid bestaande uit BRS, bewoners en de milieuorganisatie wil geen ontwikkeling op Schiphol in ieder geval tot en met het jaar 2023. Aan de hand van de voorstellen die het Rijk doet in de Luchtvaartnota zou de discussie gevoerd moeten worden over de periode na 2023. Een standpunt dat de BRS (provincies en gemeenten) van het begin af aan heeft ingenomen in de discussie. Zij hebben dat schriftelijk geformuleerd in de fase dat zij ervan mochten uit gaan dat zij een minderheidsstandpunt zouden innemen. Daarbij komt dat deze partijen eraan hechten dat de Rijksoverheid meer dan tot dusver haar verantwoordelijkheid neemt in de beleidsvorming rondom Schiphol. De keuzes die voorliggen en de afwegingen die daarvoor moeten worden gemaakt liggen in eerste aanleg in handen van de nationale overheid.

Deze partijen – BRS, de bewoners en de Milieufederatie – zijn van mening dat in de Luchtvaartnota tot een zorgvuldige afweging kan worden gekomen over de plaats van de luchtvaart binnen het geheel van de mobiliteit. Een afweging waarbij nadrukkelijk ook de klimaatdiscussie kan worden betrokken. Welke rol wordt toegekend aan de luchtvaart, waar substitutie van luchtvaart door andere vormen van transport (bijvoorbeeld de trein) mogelijk is en welke internationale beleids- en financieringsafspraken daarvoor nodig zijn. Waar luchtvaart een plaats wordt toegekend binnen de mobiliteit moet ook de vraag onder ogen worden gezien waar daaraan het meest effectief en efficiënt vormgegeven kan worden. Een nadere verkenning van de mogelijkheden en onmogelijkheden van banen op zee, zo blijkt uit de maatschappelijke consultatie, wordt wenselijk geacht. Om die discussie zorgvuldig te voeren is tijd nodig. Dat geldt ook voor een aantal andere zaken, zoals de discussie over meten en rekenen, de discussie over ultrafijn stof, de gewenste gezondheidsonderzoeken (door de omgeving wordt grote waarde toegekend aan het hervatten van het GES-onderzoek door het RIVM) en de integrale veiligheidstoetsing.

De brief van de Provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol van 20 december 2018 waarin zij hun standpunt verwoorden is opgenomen als bijlage 5. De brief van de bewonersdelegatie van 17 januari 2019 is toegevoegd als bijlage 6.

De sectorpartijen hechten eraan tot afspraken te komen in een periode tot 2028 en daarbij te kiezen voor een ontwikkeling op Schiphol met 25.000 vliegbewegingen en 25.000 op Lelystad. Zij menen dat de concept MER duidelijk maakt dat deze ruimte ook aanwezig is binnen de gelijkwaardigheid en dat het mogelijk is – ook door het nemen van operationele maatregelen – om dit te doen met in acht name van de vierde-baan-regel. Zij menen dat er voldoende redenen zijn om de filosofie van de milieuruimte en de 50-50 benadering overeind te houden. Zij waren bereid om stappen te zetten waar het gaat om de vierde-baan-regel, de nacht en vervolgstappen op het gebied van de leefbaarheid in het perspectief van een nieuwe 10 jaren afspraak. Nu het naar uit ziet dat de afspraken beperkt zullen blijven tot een periode tot en met 2023 vragen zij zich af of een en ander wel in verhouding staat.

Het visiedocument van de sector van 23 oktober 2018 is opgenomen als bijlage 7.

Vastgesteld kan worden dat van het begin af aan de marges voor een gedragen advies smal waren, maar dat de meest recente ontwikkelingen duidelijk hebben gemaakt dat partijen niet in staat zijn om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen, waarin zowel de economische activiteit als de kwaliteit van de leefbaarheid met elkaar in balans worden gebracht.

Als voorzitter heb ik een laatste poging gedaan aan partijen een voorstel voor te leggen omdat – hoewel de standpunten van partijen op het eerste gezicht onverenigbaar lijken – er ook veel gedeelde inzichten aanwezig zijn. Ik heb daarbij alles dat door de verschillende partijen naar voren is gebracht meegewogen, in het bijzonder rekening houdend met de balans tussen het belang van de economische activiteit enerzijds en de kwaliteit van het leefklimaat anderzijds. Ik heb daarbij mede overwogen dat een aantal discussies al geruime tijd loopt – wettelijke verankering van het NNHS, de vierde-baan-regel, vermindering in de nacht van 32.000 naar 29.000 – en dat uitstel van besluitvorming daarover partijen alleen maar verder van elkaar doet verwijderen.

Ik heb daarom het volgende voorstel aan alle partijen voorgelegd. Een voorstel voor de periode tot en met 2023. Een voorstel dat Schiphol niet op slot zou doen en dat het mogelijk maakt om alle gewenste discussies over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland te voeren, inclusief stappen om substitutie naar de trein mogelijk te maken en de mogelijkheden en onmogelijkheden van banen in zee af te wegen.

Op 23 januari heb ik partijen onderstaand concept advies voorgelegd met de vraag of zij er begrip voor zouden kunnen opbrengen dat de voorzitter een dergelijk advies zou uitbrengen.

Voorstel

1. Aanbeveling verdient het, aansluiting te zoeken bij het algemene gevoel dat belangrijke besluiten over de middellange en lange termijn ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart genomen moeten aan de hand van de luchtvaartnota, die u in voorbereiding heeft en de ORS en andere belanghebbende partijen te vragen om hun inbreng te leveren op door u geformuleerde voorstellen.
2. Het lijkt verstandig om nu zo snel mogelijk over te gaan tot het juridisch verankeren van het NNHS en voor die besluitvorming een MER op te stellen op basis van de in de voorgaande periode verzamelde informatie. Het is van belang dat het Rijk aangeeft hoe om te gaan met de eerdere punten van kritiek en dat een toetsing plaats vindt op basis van realisatiecijfers.
3. Het in de MER te onderzoeken voorkeursscenario zou betrekking moeten hebben op een gematigde, beheerste ontwikkeling van Schiphol, die in de tijd begrensd zou moeten worden tot en met het jaar 2023.
4. Om te voorkomen dat Schiphol de komende 5 jaar (2019 t/m 2023) op slot zou gaan en daarmee haar internationaal verbindingen netwerk onherstelbaar zou beschadigen, zou Schiphol in ieder geval moeten kunnen groeien tot 510.000 vliegtuigbewegingen t/m 2023 in jaarlijkse tranches van 3300 bewegingen (2021, 2022 en 2023). Dit sluit aan bij het groeiscenario dat werd overeengekomen in 2008 en kan met recht en rede een gematigde en beheerste ontwikkeling worden genoemd.

5. In dit licht is het een conditio sine qua non om de luchthaven Lelystad van start te doen gaan in 2020 en de komende jaren te laten doorgroeien naar 10.000 bewegingen (eerste jaar 2020, laatste jaar 2023). Hoe eerder de sector en de LVNL erin slagen de integratie van het luchtruim met Schiphol tot stand te brengen en de aansluitroutes te verbeteren, hoe eerder een noodzakelijke verdere ontwikkeling van Lelystad kan plaatsvinden.
6. Het lijkt verstandig het voorstel voor de verduidelijkte vierde-baan-regel over te nemen, er op toe te zien dat door de sector de benodigde operationele maatregelen worden genomen en dat dit wordt voorzien van een adequaat en overtuigend sanctiesysteem.
7. Het lijkt verstandig zelfs maar de mogelijke schijn van vrijblijvendheid weg te nemen bij de reductie van het aantal bewegingen in de nacht, door met ingang 2023, uiterlijk 2024, het aantal nachtbewegingen in het luchthavenverkeersbesluit (LVB) aan te passen naar 29.000.
8. Het lijkt verstandig om de resultaten van de maatschappelijke consultatie om te zetten in aanvullende afspraken ter versterking van de leefbaarheid.
9. Onmisbaar voor het vertrouwen in de omgeving is dat er een externe veiligheidscheck heeft plaatsgevonden voordat tot groei op Schiphol wordt overgegaan. Mocht dit tot problemen leiden met het bestaande preferentieel baangebruik dan kan dit niet leiden tot mogelijke negatieve gevolgen voor de omgeving.
10. Een verdere ontwikkeling na 2023 van Schiphol kan zoals aanbevolen plaatsvinden nadat de luchtvaartnota is verschenen en de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden. Mocht die leiden tot een aanpassing van het LVB dan verdient het aanbeveling dat het Rijk als initiatiefnemer daarvan het opstellen van een daarbij behorend MER zelf voor haar rekening neemt.

In de vergadering van het College van Advies van 30 januari 2019 heb ik moeten vaststellen dat de partijen niet de ruimte hebben gevonden om hiervoor begrip op te brengen en dat zij allen hechten aan de door hen ingenomen standpunten.

Epiloog

Het snel uitvoeren van deze interim oplossing zou het mogelijk gemaakt hebben om de benodigde tijd te nemen om tot een zorgvuldige afweging te komen over de middel- en lange termijnontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Het voorstel biedt ruimte aan alle partijen om daaraan bij te dragen, maar zet anderzijds ook voldoende druk op de “ketel” om tot een nieuw arrangement te komen waarin ook de klimaatoverwegingen een belangrijke plaats kunnen innemen. Stappen als substitutie naar treinvervoer en banen in zee vragen om tijd, zeker als het om meer gaat dan onderzoek.

Ook zou het de gelegenheid bieden na te denken over de verdere vormgeving van het overleg rond Schiphol. Ik heb eerder niet onder stoelen of banken gestoken dat een bepaalde bestuurlijke aanpak aan tijd gebonden is. Wat in een bepaalde context en bepaalde tijdsfase goed functioneert, hoeft niet zondermeer het antwoord te zijn voor een volgende fase. Ik denk dat een ieder heeft kunnen vaststellen dat de omstandigheden, de vraagstelling en de opvattingen zodanig zijn geëvolueerd, dat er sprake is van gewijzigde omstandigheden. De voorgenomen evaluatie van de ORS zou zich daarop primair moeten richten. Wat is ieders rol,

wat mag van het Rijk, de sector en de regionale partijen (provincies, gemeenten, bewoners-, milieu- en werkgeversorganisaties) verwacht worden en waar zijn partijen overvraagd?

Het spijt mij zeer dat de partijen in het College van Advies niet in staat zijn geweest om een gezamenlijk advies op te stellen. Het is teleurstellend nadat gedurende zo lange periode partijen gezamenlijk verantwoordelijkheid hebben genomen voor de ontwikkeling van Schiphol in haar omgeving. Ik heb vanzelfsprekend overwogen of ik desalniettemin u zou moeten adviseren langs de lijnen van het bovengenoemde conceptadvies. Waar enig begrip daarvoor bij de partijen ontbreekt, meen ik dat een legitimatie daarvoor niet voorhanden is.

Met het uitbrengen van dit verslag komt ook een einde aan mijn rol als voorzitter van het overleg. In uw benoeming van 14 december 2017 is de duur van mijn termijn bepaald door het te koppelen aan het uitbrengen van het advies, plus twee maanden.

Het was voor mij – samen met mijn zeer gewaardeerde collega's in de procesregie Theo Vermeegen en Johan Weggeman – een eer en genoegen om een zo lange periode betrokken te zijn bij dit maatschappelijk bestuurlijk proces. Een proces dat geleid heeft tot overeenstemming over de ontwikkeling van Schiphol gedurende de periode 2008 tot 2020 en die een evenwichtige ontwikkeling mogelijk heeft gemaakt. Een bijzonder proces van vallen en opstaan, van veel successen, maar ook teleurstellingen. Het vinden van een balans tussen een belangrijke economische activiteit en de kwaliteit van de leefomgeving vraagt om partners met grote kwaliteiten. Er kan slechts met respect worden gesproken over degenen die daaraan de afgelopen jaren hebben bijgedragen.

Er rest mij het uitspreken van dank voor het gestelde vertrouwen.

Vriendelijke groet,

Hans Alders
Voorzitter College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol

Bijlage 1 – Factsheet maatschappelijke consultatie 2018

Op 23 februari 2018 heeft de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (Omgevingsraad) de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) geïnformeerd dat de partijen in de Omgevingsraad instemmend hebben gereageerd op haar verzoek om binnen de kaderstelling van haar brief van 21 december 2017 twee voorliggende adviesaanvragen af te handelen:

- 'toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel' (14 maart 2016)
- 'wonen en vliegen' (13 september 2016).

Als onderdeel van de participatie-aanpak van de Minister voor de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening, en in vervolg op de aangenomen motie Dijkstra, heeft de Minister op 4 juni 2018 de Omgevingsraad verzocht om een brede maatschappelijke consultatie op te starten als onderdeel van de twee lopende adviestrajecten.

Alle partijen in de Omgevingsraad – luchtvaartsector, omwonendenorganisaties, regionaal-bestuurlijke partijen, Rijk, milieubeweging en bedrijfsleven – hebben het belang van een brede betrokkenheid van de omgeving onderschreven. Deze partijen zijn in de zomer in de gelegenheid gesteld om ideeën en suggesties voor de invulling van de consultatie aan te reiken. Dit heeft geleid tot een plan van aanpak dat de voorzitter van de Omgevingsraad op 11 september 2018 per brief aan de Minister heeft verstuurd. Het stappenplan van de consultatie is gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.

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.

In de brede maatschappelijke consultatie zijn verschillende instrumenten ingezet om de mening en ideeën op te halen over de toekomst van Schiphol en omgeving. Hierbij is bijvoorbeeld gesproken met direct omwonenden, hebben wetenschappers bepaalde thema's met elkaar uitgediept en hebben alle inwoners van Nederland mee kunnen doen met de internetconsultatie.

De resultaten van elke stap in de consultatie zijn vastgelegd en gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.¹ De partijen in de Omgevingsraad zullen deze resultaten benutten voor hun afweging. Daarnaast kan het bredere publiek eveneens alle resultaten raadplegen.

Er zijn veel inspanningen gepleegd om zo veel mogelijk mensen te informeren over de brede maatschappelijke consultatie. Een overzicht hiervan treft u in dit document aan.

¹ <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/consultatie/>

1. INTERNETCONSULTATIE

4600 DEELNEMERS

De internetconsultatie van de Omgevingsraad is gebaseerd op de internetconsultaties die door de Rijksoverheid worden georganiseerd om meningen, ideeën en inhoudelijke redeneringen op te halen bij de Nederlandse bevolking. De partijen in de Omgevingsraad hebben daarom een soortgelijke consultatie gestart om te komen tot een brede inventarisatie van meningen over de toekomst van Schiphol.

De partijen in de Omgevingsraad hebben gezamenlijk tien open vragen opgesteld die online konden worden ingevuld op de website van de Omgevingsraad. Per post en op kantoor van het secretariaat van de Omgevingsraad kon men eveneens meedoen aan de internetconsultatie. Alle inzendingen zijn in behandeling genomen en verwerkt.

Iedereen die dat wilde kon van 16 oktober 2018 tot en met 20 november 2018 meedoen aan de internetconsultatie. De internetconsultatie is ruim aangekondigd in twee nationale dagbladen, in een geografisch uitgebreid gebied in regionale bladen, op Twitter, via de Omgevingsraad-nieuwsbrief, via de Omgevingsraad-website, een persbericht aan lokale als nationale media en via berichtgeving op de websites van de Omgevingsraad-partijen.

De respons op deze internetconsultatie is met 4.600 reacties bovengemiddeld. De internetconsultatie stond voor iedereen open. Doordat er geen “selectie aan de poort” was pretendeert de internetconsultatie niet een representatief onderzoek te zijn. Niettemin is er reden om aan te nemen dat de resultaten van de internetconsultatie een relatief goede afspiegeling zijn van de onder de Nederlandse bevolking heersende opvattingen:

- Het meest in het oog springende uitkomst van de internetconsultatie is dat 24% van de deelnemers is voor minder vluchten, 30% voor een toename en 38% voor gelijk blijven van het volume.
- Dit komt grofweg overeen met de uitkomsten van onderzoeken die qua opzet wél representatief waren dit eerder in 2018 zijn uitgevoerd onder de Nederlandse bevolking:
 - EenVandaag (mei 2018): 28% voor minder vluchten, 31% voor een toename en 35% voor groei onder voorwaarden dat overlast niet toeneemt.
 - Motivaction (uitgevoerd in de zomer van 2018): 23% voor minder vluchten, 35% voor een toename en 30% voor gelijk blijven van het aantal vluchten.
- Geen van de drie segmenten heeft zelfstandig een meerderheid en weerspiegelt daarmee het huidige politiek-maatschappelijke krachtenveld.
- De waarde van de internetconsultatie is dat nu ook gekeken kan worden achter de onderbouwing van deze standpunten op basis van een brede kwalitatieve inbreng die 4.600 mensen hebben willen leveren.

Op 8 december 2018 zijn de inzendingen die openbaar gemaakt mochten worden van de indiener op een overzichtelijke manier ontsloten voor het publiek in een speciaal hiertoe ontworpen dashboard.

2. PUBLIEKSONDERZOEK

1400 DEELNEMERS

Vanaf 1 augustus 2018 tot en met 31 oktober 2018 is onderzoek uitgevoerd naar de ervaren beleving van verschillende soorten geluidsbronnen in de omgeving van Schiphol. Hierbij zijn in drie te onderscheiden gebieden in totaal meer dan 1.400 omwonenden geënkquêteerd.

De vragenlijst die telefonisch bij de omwonenden is afgenomen is door de partijen van de Omgevingsraad samengesteld, rondom de ISO-gecertificeerde vraag voor hinderbeleving die ook door onder meer de GGD wordt gebruikt bij hinderbelevingsonderzoek.

Dit onderzoek geeft inzicht in de ervaren hinderbeleving in de brede regio van Schiphol, zowel binnen als buiten de wettelijke contouren. 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.

Hoofdonderdelen van het publieksonderzoek

- 42% van de inwoners uit het binnengebied (58 Lden) en 20% uit het buitengebied (48 Lden) ervaren ernstige geluidshinder volgens de internationaal afgestemde en gecertificeerde vraagstelling naar hinderbeleving.
- Dit is qua hoogte vergelijkbaar met het aandeel dat uit het RIVM-onderzoek (Gezondheidseffecten Schiphol) 15 jaar geleden naar voren kwam.
- De percentages zeggen uitsluitend iets over de verhouding tussen de geluidbelasting en de mate van ervaren hinder bij een bepaalde geluidbelasting. Daarom is ook het absolute aantal inwoners per gebied toegevoegd, zodat op termijn een trendanalyse gemaakt kan worden.
- In de gebieden binnen de wettelijke contour (48 Lden) is vliegverkeer verreweg de belangrijkste bron van hinder.
- In de gebieden buiten de wettelijke contour daalt de ervaren vlieghinder tot 5%, en zijn burens en wegverkeer een grotere bron van hinder.

De resultaten van het hinderbelevingsonderzoek zijn gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad in een speciaal hiertoe ontworpen dashboard.

3. HUISKAMERGESPREKKEN

5 X 15 = 75 DEELNEMERS

De vijf te onderscheiden gebieden in de Omgevingsraad hebben specifiek de aandacht gekregen in de huiskamergesprekken. Ieder huiskamergesprek duurde anderhalf uur. In ieder bewonerscluster is een huiskamergesprek georganiseerd:

- a. Huiskamergesprek Zwanenburgbaan, Badhoevedorp 3 oktober 2018
- b. Huiskamergesprek Kaagbaan, Leimuiden 9 november 2018
- c. Huiskamergesprek Polderbaan, Limmen 28 november 2018
- d. Huiskamergesprek Buitenveldertbaan, Amstelveen 3 december 2018
- e. Huiskamergesprek Aalsmeerbaan, Uithoorn 12 december 2018

In het huiskamergesprek konden de inwoners in hun eigen directe omgeving ervaringen, wensen en ideeën te delen met vertegenwoordigers van de Omgevingsraad. Hierbij is de inwoners gevraagd te reflecteren op hun eigen leefomgeving in relatie tot Schiphol, hoe dat in het verleden was en welke wensen of verwachtingen er voor de toekomst leven. Uiteraard konden de inwoners ook vragen stellen aan de Omgevingsraad-vertegenwoordigers.

De bewoners die zijn uitgenodigd zijn voorgedragen door de delegaties van de Omgevingsraad Schiphol of hebben in de afgelopen twee jaar veel gecorrespondeerd met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en/of het secretariaat van de Omgevingsraad Schiphol. Bij ieder huiskamergesprek was een CEO vanuit de luchtvaartsector

aanwezig, de betreffende clustervertegenwoordiger(s) en een wethouder uit het cluster. De voorzitter van de Omgevingsraad zat de huiskamergesprekken voor.

Vrijwel alle genodigden stelden de uitnodiging voor het huiskamergesprek erg op prijs, hieronder enkele reacties op een rij:

“Wat leuk!”

“Hierbij laat ik u weten dat ik graag van deze uitnodiging gebruik wil maken.”

“Ik doe graag mee omdat ik het overleg enorm belangrijk vind.”

Tijdens deze huiskamergesprekken hebben de omwonenden hun ongefilterde mening vanuit de omgeving rechtstreeks kunnen voorleggen aan de verantwoordelijke partijen. Voor de Omgevingsraad-partijen heeft dit een schat aan informatie opgeleverd over de elementen die voor ieder cluster het meest belangrijk zijn. Een veelgenoemd onderwerp was de verminderde tijd tussen de piekperiodes, waardoor de rustmomenten zijn verminderd of soms zelfs compleet zijn verdwenen. Over de vlieghoogte kwam men ook vaak te spreken, omdat de inwoners graag zouden zien dat vliegtuigen op grotere afstand van de luchthaven op grotere hoogte met name de nadering inzetten. Daarnaast werd er veel gevraagd naar het meten van vliegtuiggeluid, omdat dit volgens de inwoners dichterbij de beleving van hinder door vliegtuiggeluid komt dan berekende waardes. Tot slot bleek uit de ervaring van een inwoner die al 80 jaar onder een vliegroute woont, dat er nog steeds sprake kan zijn van schrijnende situaties waar men zelf niet (meer) uitkomt. Geopperd is dat een ombudsfunctie uitkomst zou kunnen bieden wanneer inwoners hun weg niet kunnen vinden tussen de verschillende systemen en organisaties.

Van ieder huiskamergesprek is een kort verslag en een uitgebreid, woordelijk verslag gemaakt. De verslagen zijn voor publicatie afgestemd met de deelnemers en vervolgens (voor de inwoners) geanonimiseerd. De verslagen en het fotomateriaal staan op de website van de Omgevingsraad.

4. DORPSHUISGESPREK

75 DEELNEMERS

Op 10 november 2018 vond een bijeenkomst plaats voor de kiesmannen van de bewonersdelegatie van de Omgevingsraad. De kiesmannen vertegenwoordigen bijna 100 bij de Omgevingsraad geregistreerde organisaties uit de omgeving die zich onder meer richten op Schiphol. Samen vertegenwoordigen zij 10.000 inwoners uit de regio.

De ochtend opende met een inleiding door de heer Jägers, voorzitter van de bewonersdelegatie. Aansluitend lichtte de voorzitter van de Omgevingsraad, de heer Alders, de consultatie en de advisering toe. De heer Poelmans, clustervertegenwoordiger van het Kaagbaan buitengebied, zette vervolgens het standpunt van de bewonersdelegatie uiteen. Na de inleidende presentaties konden de kiesmannen vragen stellen en hun mening en ervaring delen in gesprek met de heren Benschop, CEO van Schiphol en Omgevingsraad-delegatieleider namens de luchtvaartsector, de heer Poelmans en de heer Alders.

Een uitgebreid verslag en fotomateriaal staat op de Omgevingsraad-website.

5. ONLINE OMGEVING IN BEELD

1000 DEELNEMERS

De mening van de online 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 sociale 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.

Wat heeft de online omgevingsanalyse opgeleverd?

- Een analyse van de opvattingen van gemeenschappen (groepen) die zich op sociale media uiten over de toekomst van Schiphol en omgeving.
- De bijdragen van de top-1000 van opinievormers online zijn geanalyseerd en in kaart gebracht.
- De thema's waarover online het meest wordt gesproken in relatie Schiphol en omgeving zijn: geluidsoverlast, gevolgen voor het klimaat, gevolgen van de opening van vliegveld Lelystad voor de omgeving, de rol van de politiek en de besluitvorming rondom Schiphol. Daarnaast waren er twee groepen te onderscheiden, waarin in een groep vooral de media met elkaar in gesprek waren en in de andere zaten vooral mensen die op alle onderwerpen in hun groep erg kritisch zijn (ook niet-gerelateerde onderwerpen).
- In de online omgevingsanalyse is goed te zien over welke onderwerpen de groepen significant meer en minder met elkaar spreken en welke redeneringen zij hierbij gebruiken.
- Het belangrijkste thema in het onderling georganiseerde gesprek is de aandacht voor de rol van de overheid en het belang van transparantie.

Het resultaat van de online omgevingsanalyse is gepubliceerd op de Omgevingsraad-website.

6. CRITICAL REVIEWS

3 X 75 = 225 DEELNEMERS

Critical reviews zijn openbare themagesprekken waarin inhoudelijke stellingen over de ontwikkeling van Schiphol onder het vergrootglas van externe deskundigen worden gelegd. Het doel van de *critical reviews* is het delen van kennis; Wat weten we over een bepaald onderwerp? Wat zijn de feiten? Kunnen we gezamenlijk komen tot een gedeelde feitenbasis?

De *critical reviews* werden geleid door de heer Wim Derksen, oud-directeur van het Ruimtelijk Planbureau en hoogleraar bestuurskunde. Tijdens iedere *critical review* hebben gerenommeerde wetenschappers hun visie over het onderwerp van de avond gedeeld, waarna zij vervolgens door de heer Derksen én door de belangstellenden kritisch werden bevraagd op de feitenbasis. Dit heeft voor iedere *critical review* geleid tot een samenvattend verslag waarin de inhoudelijke bevindingen van die avond zijn vastgelegd en een uitgebreid, woordelijk verslag. De verslagen zijn gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.

Er hebben drie *critical reviews* plaatsgehad in Hoofddorp:

- a. *Critical review* – Substitutie (26 november 2018)
- b. *Critical review* – Schiphol en de Nederlandse economie (3 december 2018)
- c. *Critical review* – Wonen en vliegen (4 december 2018)

7. LUCHTVAARTDAG

800 DEELNEMERS

Op 8 december 2018 hebben de Omgevingsraad en het ministerie van IenW gezamenlijk de nationale Luchtvaartdag georganiseerd. In het dagvullend, inhoudelijke programma zijn alle onderwerpen uit respectievelijk de brede maatschappelijke consultatie van de Omgevingsraad en de onderwerpen uit het participatietraject van het ministerie in workshops aan bod gekomen. Bovendien was de Luchtvaartdag voor de Omgevingsraad het moment om de opbrengst van de brede maatschappelijke consultatie terug te koppelen aan een breed geïnteresseerd publiek.

Via de website van de Omgevingsraad zijn de presentaties te vinden die tijdens de workshops gehouden zijn op de Luchtvaartdag.

COMMUNICATIE OVER DE BREDE MAATSCHAPPELIJKE CONSULTATIE

Advertentie



ONTWIKKELING SCHIPHOL EN OMGEVING
Geef uw mening

Graag horen wij uw mening over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving in de periode tot 2030. U kunt uw mening geven door mee te doen aan een internetconsultatie. Deze internetconsultatie loopt van 15 oktober tot en met 20 november 2018. U vindt verdere informatie op de website www.omgevingsraadschiphol.nl

Deze internetconsultatie is onderdeel van een bredere reeks activiteiten die de Omgevingsraad Schiphol organiseert om de opvattingen van zo veel mogelijk mensen te betrekken bij het advies van de Omgevingsraad Schiphol aan het kabinet. De Omgevingsraad Schiphol stelt uw bijdrage zeer op prijs en zal in haar advies opnemen hoe de opvattingen uit deze internetconsultatie zijn verwerkt.

Het consultatiedocument ligt tijdens kantooruren ook ter inzage op het kantoor van de Omgevingsraad Schiphol, Polarisavenue 85b, 2132 JH te Hoofddorp.

Nationale dagbladen: 18 oktober 2018

Telegraaf	Volkskrant
-----------	------------

Regionale weekbladen: Week 42 (maandag 15 – zondag 21 oktober 2018)

Alkmaar op Zondag Alphens Nieuwsblad Gouwe Koerier HC Nieuws Kennemerland op Zondag Voorschotens Nieuwsblad Westerpost totaal combinatie Witte Weekblad - Nieuw Vennep Woerdense Courant	Nieuwe Meerbode 1, ed. Aalsmeer e.o. Regio Amstelland bestaat uit: - Amstelveens Nieuwsblad - Witte Weekblad Aalsmeer en Uithoorn - Witte Weekblad de Ronde Venen - Witte Weekblad voor Ouder Amstel Regio Leiden Combinatie bestaat uit: - Leids Nieuwsblad Stad - Leids Nieuwsblad Regio
--	--

Regionale weekbladen: Week 43 (maandag 22 – zondag 28 oktober 2018)

Almere Deze Week Echo-Amsterdam Stad + Diemen combinatie Gooi combinatie bestaat uit: - Bussums Nieuws - Gooi en Eembode Hilversum - Nieuwsblad voor Huizen - Laarder Courant – Belnieuws Groene Venen Haarlems Weekblad Heemsteeds/ Bloemendaals Nieuwsblad Heemsteedse Courant Hillegoms Nieuwsblad	Katwijk's Nieuwsblad Lisses Nieuwsblad Nieuwsblad IJmuiden Santpoort Velserbroek Noordwijk's Nieuwsblad Teylinger Nieuwsblad Weesper Nieuws Witte Weekblad - Kaag Braassem Zaankanter-Zaanstreek & Wormerland Zaans Stadsblad Nieuwsblad Haarlemmermeer Westerpost
--	--

Nieuwsbrief, 17 oktober 2018 (840 geadresseerden)

[View this email in your browser](#)



Bevolking breed betrokken bij advisering Schiphol

Vanaf vandaag tot en met 20 november kan iedereen zijn of haar mening geven over de toekomst van Schiphol via [deze internetconsultatie](#). De partijen in de ORS hebben daarvoor gezamenlijk een consultatiedocument opgesteld.

De internetconsultatie is een van de stappen in een brede maatschappelijke consultatie dat de ORS in september is gestart. Dit in antwoord op het verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen om de bevolking breed te raadplegen over hoe zij denkt over de ontwikkeling van Schiphol.

Breed inventariseren

De ORS heeft de maatschappelijke consultatie zo ingericht dat een zo breed mogelijk publiek betrokken wordt. Zo wordt er kwalitatief en kwantitatief onderzoek gedaan naar hoe Nederland denkt over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Inmiddels heeft ook een eerste 'huiskamergesprek' plaats gevonden. Hierin wordt bij een bewoner thuis een gesprek gevoerd tussen omwonenden en regionale bestuurders, Schiphol-directeur Benschop en ORS-voorzitter Hans Alders. Deze huiskamergesprekken worden rond alle banen van Schiphol georganiseerd.

ORS-voorzitter Hans Alders onderschrijft het grote belang dat de Minister aan de brede consultatie toekent: "Dit zorgt voor meer inzicht in zowel de problemen als de ideeën die er bij partijen leven. Iedereen in Nederland krijgt zo de kans zijn of haar bijdrage te leveren, in de directe omgeving en daarbuiten." Een overzicht van alle activiteiten is te vinden op [deze pagina](#).

Resultaten

Medio december 2018 wordt de consultatie afgerond met een luchtvaartdag. Daarna worden de resultaten verwerkt in het advies van de ORS aan de Minister. Dit advies is bedoeld voor het kabinet om beleid en regelgeving in te vullen voor de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2030.

[Share](#) [Tweet](#) [Forward](#)

Copyright © 2018 Omgevingsraad Schiphol. All rights reserved.

[Want to change how you receive these emails?](#)

Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 17 oktober 2018

 **Omgevingsraad Schiphol**
@Omgevingsraad

Hoe moet de ontwikkeling van #Schiphol er tussen 2020 en 2030 uitzien? Geef uw mening! omgevingsraadschiphol.nl/geef-uw-mening/ #luchtvaart #leefbaarheid #milieu



02:37 - 17 okt. 2018

15 retweets 7 vind-ik-leuks



2 15 7

Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 2 november

 **Omgevingsraad Schiphol**
@Omgevingsraad

Al meer dan 1.800 mensen hebben hun mening gegeven! Heeft u al uw mening gegeven over de ontwikkeling van #Schiphol? omgevingsraadschiphol.nl/geef-uw-mening/ #luchtkwaliteit #woningbouw #werkgelegenheid



08:38 - 2 nov. 2018

17 retweets 6 vind-ik-leuks



17 6



Nog een Tweet toevoegen



Halverwege internetconsultatie al meer dan 1.800 reacties

Vrijdag 2 november 2018

De internetconsultatie is halverwege en al meer dan 1.800 mensen hebben hun mening gegeven over de toekomstontwikkeling van Schiphol. Op 16 oktober is gestart met de internetconsultatie en deze loopt nog tot en met 20 november 2018.

De internetconsultatie is één van de stappen in de maatschappelijke consultatie. De Omgevingsraad Schiphol organiseert deze maatschappelijke consultatie als antwoord op het verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen om de bevolking breed te raadplegen over hoe zij denkt over de ontwikkeling van Schiphol.

Breed inventariseren

De Omgevingsraad Schiphol heeft de maatschappelijke consultatie zo ingericht dat een zo breed mogelijk publiek betrokken wordt. Er wordt kwalitatief en kwantitatief onderzoek gedaan naar hoe Nederland denkt over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Er vinden zogenaamde huiskamergesprekken plaats waar bij een bewoner thuis een gesprek wordt gevoerd tussen omwonenden en leden van de Omgevingsraad Schiphol. Ook worden er openbare themagesprekken georganiseerd waarin inhoudelijke stellingen over de ontwikkeling van Schiphol onder het vergrootglas van externe deskundigen worden gelegd. Een overzicht van alle activiteiten is te vinden op deze pagina.

Resultaten

Op 8 december 2018 wordt de maatschappelijke consultatie afgerond met een luchtvaartdag. Daarna worden de resultaten verwerkt in het advies van de Omgevingsraad Schiphol aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit advies is bedoeld voor het kabinet om beleid en regelgeving in te vullen voor de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2030.

Deel dit bericht



Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 19 november



Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 20 november



Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 21 november

 **Omgevingsraad Schiphol**
@Omgevingsraad

De Omgevingsraad Schiphol organiseert op maandagavond 26 november een themagesprek over de trein als substituuat voor het vliegtuig. U bent van harte uitgenodigd om deel te nemen!



08:42 - 21 nov. 2018

18 retweets 4 vind-ik-leuks



1 18 4

Twitterberichten ORS: @omgevingsraad, 27 november

 **Omgevingsraad Schiphol**
@Omgevingsraad

Op 8 december a.s. organiseren de @Omgevingsraad en het @MinlenW de nationale Luchtvaartdag luchtvaartdag.nl over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Meld u vandaag nog aan



08:34 - 27 nov. 2018

13 retweets 6 vind-ik-leuks



1 13 6

Bijlage 2 - Factsheet ontwikkeling Schiphol 2008-2017

I. Reflectie op resultaten akkoord 2008

1. Inleiding: kernelementen akkoord 2008

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen en resultaten die zijn geboekt sinds het akkoord van 2008. Dit akkoord bevat de volgende hoofdelementen:

1. Selectieve groei (convenant selectiviteit)
2. Hinderbeperking (convenant hinderbeperking)
3. Omgevingskwaliteit (convenant omgevingskwaliteit)
4. Nieuw handhavingstelsel gebaseerd op strikt preferent baangebruik

2. Feitelijke resultaten afgelopen 10 jaar (1): selectieve ontwikkeling

In bijlage 9 van het advies van 2013 is een puntsgewijze evaluatie van de in het convenant afgesproken acties opgenomen. In dit stuk gaat het niet om een herhaling dáárvan maar om een algemene schets van verkeersontwikkeling en de netwerkkwaliteit in de aangegeven periode op basis van beschikbaar feitenmateriaal.

Feitelijke volumeontwikkeling 2008 – 2017

De groei van het luchtverkeer fluctueert en is in sterke mate afhankelijk van economische ontwikkelingen en internationale verhoudingen. De gemiddelde jaarlijkse groei in aantallen vliegtuigbewegingen op Schiphol in de periode 2008-2017 komt uit op 1,4% per jaar. Met inbegrip van de samenhangende ontwikkeling van ca. 20.000 extra vliegtuigbewegingen in de periode t/m 2017 op Eindhoven Airport komt het groeipercentage uit op 1,7%.

Het groeipercentage van 1,7% voor de periode 2008-2017 is minder dan de 3% waar in het Aldersakkoord van 2008 rekening mee is gehouden. Wanneer naar de afgelopen 25 jaar (1992-2017) gekeken wordt, is het groeipercentage in aantallen vliegtuigbewegingen ook gemiddeld 3% per jaar.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vliegbewegingen (x1000)	428	391	386	420	423	426	438	451	479	497
Jaarlijkse groei (in % vtb's)	-1,8	- 8,7	- 1,3	8,8	0,8	0,5	3,0	2,8	6,3	3,7
Passagiers (in mln.)	47,4	43,6	45,2	49,8	51,0	52,6	55,0	58,2	63,5	68,4
Groei (in % pax)	-0,8	-8,0	3,7	10,2	2,4	3,1	4,6	5,8	9,1	7,7
Passagiers per vtb	111	111	117	119	121	124	126	129	133	138

Bron: Online Schiphol statistieken; aantal vliegtuigbewegingen zijn vermeld per kalenderjaar, daarom wijken de aantallen iets af van de in hoofdstuk 2 vermelde aantal per gebruiksjaar (november – oktober).

De toename in het aantal passagiers groeit significant sneller dan het aantal vliegtuigbewegingen. Dit is een gevolg van grotere toestellen en een hogere bezettingsgraad. Deze trend is niet alleen de afgelopen tien jaar waar te nemen, maar ook in de afgelopen 25 jaar. Terwijl het aantal vliegtuigbewegingen met 108 procent is gegroeid in de afgelopen 25 jaar, is het aantal passagiers met 266 procent toegenomen.

Uit de kerncijfers komt naar voren dat het aandeel intercontinentaal verkeer en transferverkeer in het totale verkeersvolume op Schiphol in de afgelopen tien jaar iets is afgenomen in verhouding tot het Europese en het OD verkeer. Dit is ook terug te zien in de groeicijfers van het ICA-verkeer in de afgelopen tien jaar: gemiddeld 1,1 procent jaarlijkse groei tegen 1,5 procent jaarlijkse groei van het Europese verkeer (1,8 procent als ook de groei van Eindhoven wordt meegerekend).

	1992	2008	2017
Vliegtuigbewegingen (incl. Eindhoven Airport)	238.812	428.332 (445.549)	496.748 (533.148)
Passagiers (incl. Eindhoven Airport)	18.712.590	47.744.748 (49.374.641)	68.401.146 (74.057.146)
Passagiers per vtb (incl. Eindhoven Airport)	78	111 (111)	138 (139)
Verhouding Europees-ICA-verkeer (in vtb's, in %) (Inclusief ontwikkeling Eindhoven Airport)	84 – 16	80 – 20 (81 – 19)	81 – 19 (83 – 17)
Verhouding OD – transfer verkeer (in pax, in %) (inclusief ontwikkeling Eindhoven Airport)	69 – 31	57 – 43 (58 – 42)	63 – 37 (66 – 34)

Bron: Online Schipholstatistieken 1992-2017

Betekenis intercontinentaal verbindingennetwerk

In het regeerakkoord hanteert het huidige kabinet het uitgangspunt dat “een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier belangrijk is voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats”. Daarmee trekt dit kabinet de lijn door uit de in 2009 door het Rijk vastgestelde luchtvaartnota dat “de missie van Schiphol daadwerkelijk in dienst dient te staan van de instandhouding en ontwikkeling van de hub- en mainportfunctie van de luchthaven. Hiervoor is de rol van AirFrance/KLM als de feitelijke drager van het hubnetwerk onmisbaar”.

Het verbindingennetwerk van Schiphol steunt in zeer belangrijke mate op de huboperatie van AirFrance/KLM als onderdeel van de SkyTeam alliantie, met name wanneer het gaat om het intercontinentale netwerk. De intercontinentale verbindingen vanaf Schiphol zijn er vrijwel uitsluitend dankzij de huboperatie. In onderstaande tabel is overgenomen welke bijdrage elk van de allianties resp. carriers levert aan het directe bestemmingennetwerk in 2008 en in 2017, met daarin gespecificeerd naar long haul en short haul:

	Long haul*		Short haul**	
	2008	2017	2008	2017
SkyTeam				
• AF/KLM	59	70	72	94
• Overig SkyTeam	21	18	4	6
• Totaal	80	88	76	100
Star Alliance	7	8	23	21
One world	2	5	6	6
Overige FSC's	7	7	44	37
Overige carriers				
• Transavia		1	47	67
• EasyJet			10	38
• TUI (ArkeFly)	5	14		
• Corendon			5	25
• Vueling			4	15
• Norwegian				2
• Ryanair	11	3	12	2
• Overige LCC's				3

Bron: berekeningen op verzoek uitgevoerd door SEO (2018) als update van de SEO-monitor netwerkqualiteit

* Long haul zijn vluchten met een afstand > 4000 kilometer

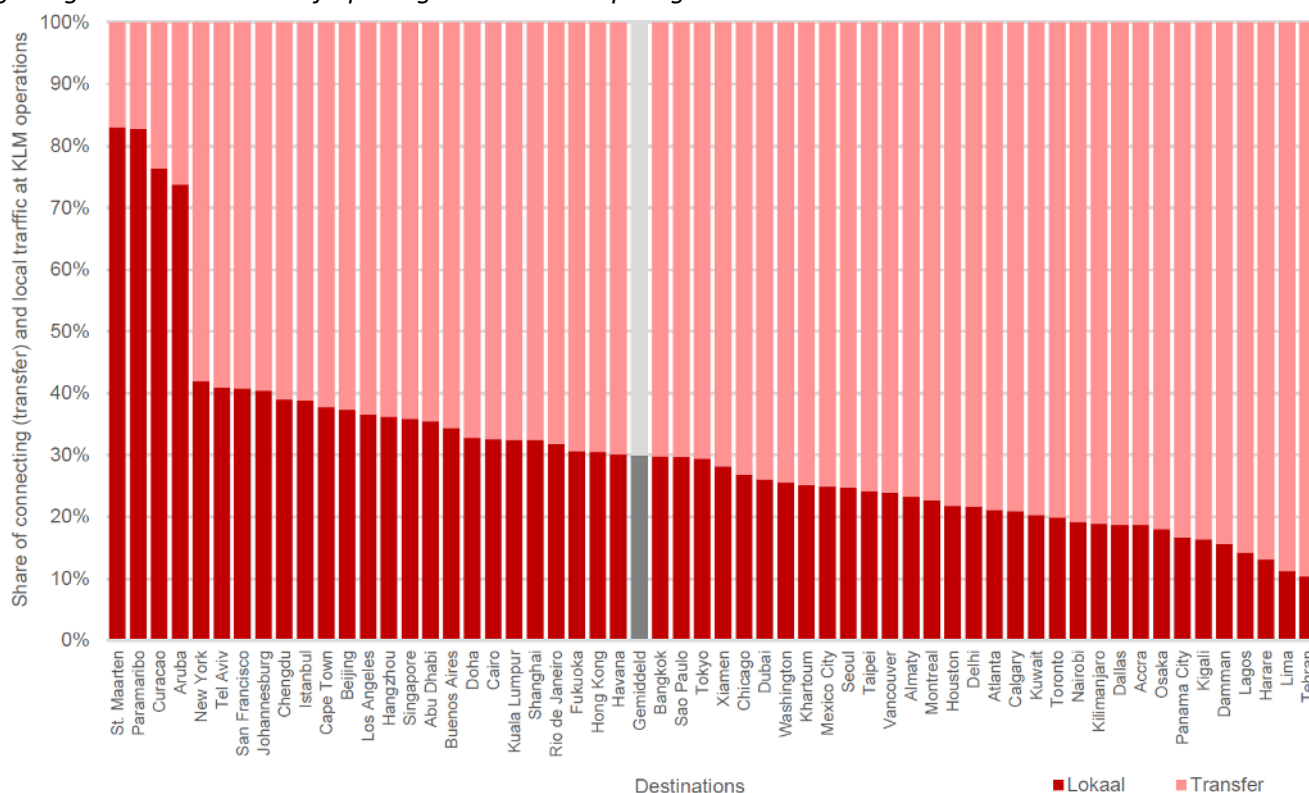
** Short haul zijn vluchten met een afstand < 4000 kilometer

Inzichtelijk wordt op basis van deze tabel dat het intercontinentale *long haul* bestemmingennetwerk voor het overgrote deel gedragen wordt door de huboperatie van de SkyTeam alliantie.

De huboperatie is een netwerkstrategie om routedichtheid te genereren. Daardoor kunnen verbindingen worden onderhouden die op basis van alleen de lokale markt onrendabel zouden zijn. Vrijwel alle vluchten op intercontinentale bestemmingen worden gedragen door in meerderheid overstappende passagiers. Daarom zou met name het intercontinentale verbindingennetwerk grotendeels verdwijnen met het wegvallen van de hubstatus.

Het onderzoeksbureau SEO heeft becijferd dat het wegvallen van de huboperatie zou leiden tot het wegvallen van 40 procent van het netwerk. Alleen bestemmingen met voldoende lokale voeding zullen dan overeind blijven.

Tabel – het ICA-netwerk vanaf Schiphol kan worden aangeboden doordat het voor circa 70 procent gedragen wordt door transferpassagiers die via Schiphol geleid worden



Bron: SEO/To70, capaciteitsanalyse 2017/2018 (zie over deze analyse ook hieronder)

Een omvangrijk direct netwerk betekent onder meer reductie van reistijd en kosten voor de consument in het bijzonder voor het hier gevestigde, op de internationale markt gerichte, bedrijfsleven, door de rechtstreekse verbindingen die kunnen worden aangeboden met de rest van de wereld. Deze voordelen sijpelen door in de rest van de economie, zoals in de vorm van lagere kosten voor bedrijven en een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Het wegvallen van de huboperatie en de verschraving van het bestemmingennetwerk als gevolg daarvan leidt op termijn tot een verlies van ruim 50.000 banen. Welvaartsverliezen voor de Nederlandse consument bestaan in langere reistijden – door omvliegen dan wel een langer voor- of natransport hebben om hun bestemming te bereiken – en in hogere ticketprijzen.

SEO heeft in 2017 de economische betekenis van de luchtvaartsector in beeld gebracht. Daarbij is met name ook ingegaan op het relatieve aandeel van de segmenten daarin: de bijdrage van de netwerkmaatschappijen en van de *low cost carriers* op Schiphol. Dat levert samengevat de onderstaande overzichtstabel op die op basis van het SEO-rapport is opgesteld:

	Netwerkmaatschappijen	Low-cost carriers
Aandeel Schiphol-verkeer	75%	21%
Toegevoegde waarde	82%	14%
	(5,8 mrd euro)	(1,0 mrd euro)
Werkgelegenheid	81%	14%
	(95.000 banen)	(17.000 banen)

Bron: SEO-analyse

Ontwikkeling verbindingennetwerk 2008-2017

In het akkoord is bepaald dat bij toenemende schaarste op Schiphol *leisure*-bestemmingen als eerste niet passen bij een selectief gebruik van Schiphol. In het convenant selectiviteit is aangegeven dat door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen voor in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen in de periode tot en met 2020. Over ruimte voor 25.000 vliegtuigbewegingen kan worden beschikt, over de ruimte voor 45.000 vliegtuigbewegingen nog altijd niet.

In de jaren 2009 en 2010 is er van een toenemende schaarste nog geen sprake vanwege een terugloop in het aantal vliegtuigbewegingen. Dat herstelt zich in de periode 2011-2013. Vanaf 2014 is er sprake van een toenemende schaarste ten opzichte van de ruim 430.000 vliegtuigbewegingen uit 2008 en het afgesproken plafond van 510.000 resp. 500.000 vliegtuigbewegingen.

De concurrentiekracht van de mainport Schiphol ten opzichte van grote luchthavens in omringende landen wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het verbindingennetwerk. De monitor van de netwerkkwaliteit opgesteld door SEO stelt dat het netwerk op Schiphol - bijzonder het AF/KL/Skyteam netwerk – zich consequent beter ontwikkelt ten opzichte van Parijs. In de rangorde is Schiphol in de afgelopen tien jaar gestegen als het gaat om directe connectiviteit en hubconnectiviteit.

Het aantal (unieke) directe verbindingen dat door luchtvaartmaatschappijen via Schiphol wordt aangeboden in de afgelopen tien jaar bedraagt:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
244	238	264	275	259	267	267	266	265	271

Bron: SEO, Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties

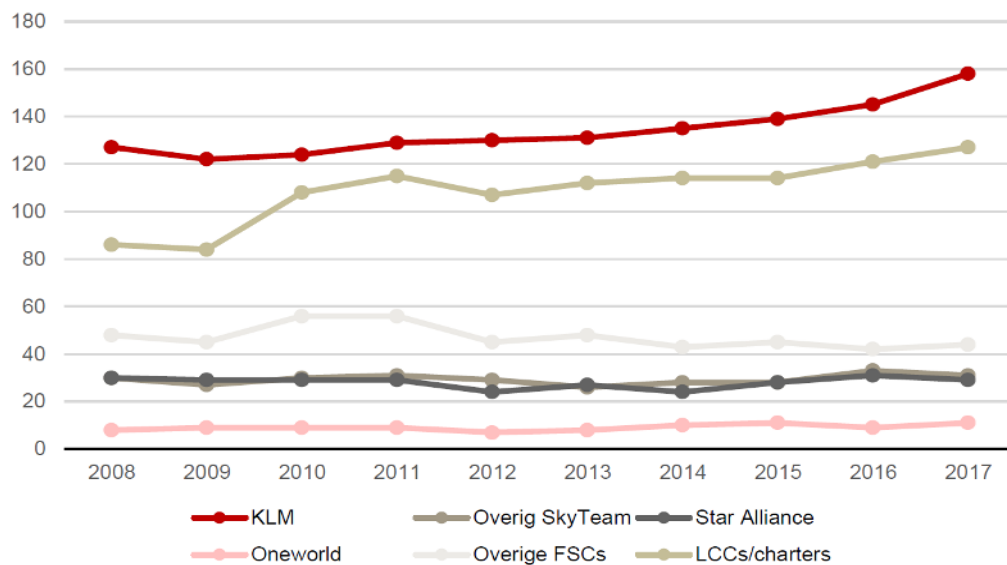
Het aantal aangeboden unieke bestemmingen lijkt te stabiliseren sinds 2013, ondanks de stijging van het verkeersvolume in die periode.

Het aantal dubbel aangeboden bestemmingen vanaf Schiphol is in de periode 2008-2017 met 58% toegenomen:

Bestemming	Aantal luchtvaartmaatschappijen dat bestemming aanbiedt									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Totaal aantal dat door meer dan 1 maatschappij wordt aangeboden	76	77	88	90	82	87	96	100	114	120

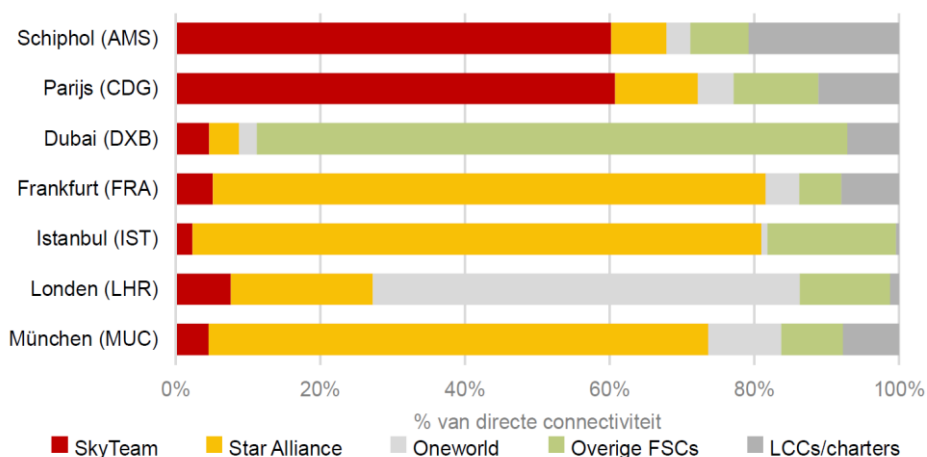
Bron: berekeningen op verzoek uitgevoerd door SEO (2018) als update van de SEO-monitor netwerkkwaliteit

De concurrentie op bestemmingen tussen luchtvaartmaatschappijen is daarmee toegenomen. Het aandeel bestemmingen dat wordt aangeboden door LCC's in de gegeven periode is toegenomen:



Bron: Official Airline Guide (OAG), SEO analyse

Het aandeel van de LCC's op Schiphol is in de afgelopen tien jaar gestegen van circa 13% in 2008 tot meer dan 20% in 2017 (bron: SEO 2018). Geen van de concurrerende hubs heeft zo groot aandeel LCC-verkeer als Schiphol:



Bron: Analyse SEO op basis van Official Airline Guide (OAG).

Knelpunten in de huboperatie op Schiphol 2020 – 2030

Met de gegeven piekuurcapaciteit en de huboperatie op Schiphol is in 2017/18 een analyse uitgevoerd door SEO/To70 naar de knelpunten die optreden bij een verdere ontwikkeling van de huboperatie op Schiphol. Bij die analyse is uitgegaan van een respectering van het volumeplafond van 500.000 tot en met 2020. Voor de eerste drie jaren daarna is uitgegaan van een groei van een kleine 3% – het langjarige gemiddelde – zodat bij een volume van circa 545.000 vliegtuigbewegingen is gezien welke knelpunten er ontstaan in de huboperatie zonder verdere maatregelen.

Wave	Inbound peak	Outbound peak	Arrivals	Departures
2	07:50 - 09:19	09:20 - 10:39	109%	100%
6	18:20 - 19:59	20:00 - 21:39	109%	95%
3	11:00 - 11:39	11:40 - 12:39	104%	95%
4	13:00 - 13:59	14:00 - 14:59	97%	98%
5	15:20 - 16:19	16:20 - 17:59	99%	79%

Source: Schiphol statistics and Capacity declaration Amsterdam Airport Schiphol, analysis To70.
Note: Local time.

De capaciteitsknelpunten die zich dan aandienen, zijn aanzienlijk, te beginnen in blok 2 en 6 die thans bij 500.000 vliegtuigbewegingen reeds maximaal benut zijn. Er is vervolgens een pakket maatregelen onderzocht om ruimte te scheppen voor de huboperatie op Schiphol:

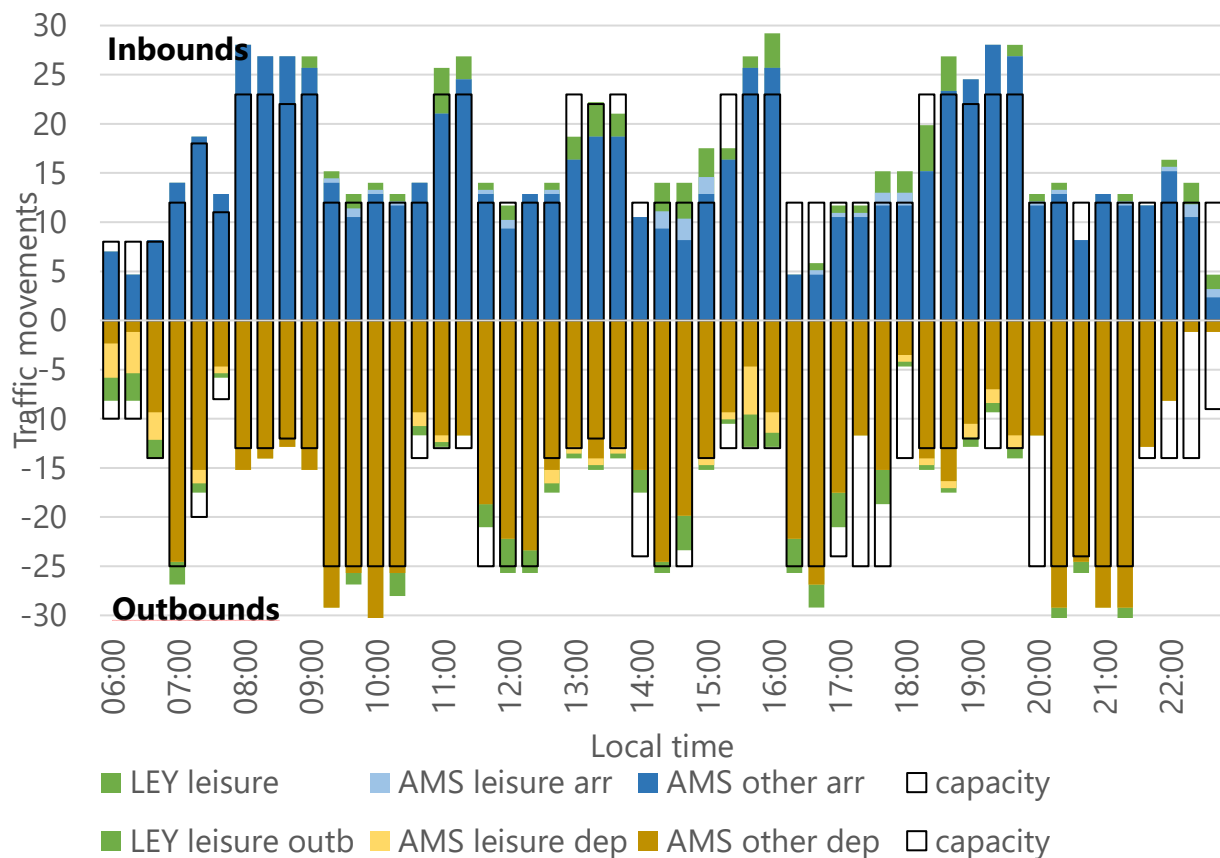
- Het verplaatsen van 10.000 bewegingen leisureverkeer uit de pieken naar Lelystad in 2023, waardoor er totaal 535.000 voor Schiphol overblijven;
- Het licht verhogen van piekruurcapaciteit (1-2 bewegingen) in de komende 5 jaar;
- Het verlengen van de start- en de landingspiek van blok 6 met 20 minuten;
- Het benutten van de restcapaciteit in de andere pieken, waaronder het uitbouwen van de eerste piek (vanaf 06.00h, waarvoor thans het nachtrecht geldt).

Bij het toepassen van die maatregelen de komende vijf jaren zou er net voldoende ruimte voor de huboperatie kunnen worden gecreëerd op Schiphol:

Wave	Inbound peak	Outbound peak	Arrivals	Departures
2	07:50 - 09:19	09:20 - 10:39	99%	98%
6	18:20 - 20:19	20:20 - 21:59	90%	93%
3	11:00 - 11:39	11:40 - 12:39	97%	82%
4	13:00 - 13:59	14:00 - 14:59	84%	87%
5	15:20 - 16:19	16:20 - 17:59	99%	78%

Source: Schiphol statistics and Capacity declaration Amsterdam Airport Schiphol, analysis To70.
Note: Local time.

Een groei t/m 2030 is eveneens verkend, uitgaande van gemiddeld 1,5% jaarlijkse groei van het verkeer vanaf 2021. Het gaat dan om een totale vraag van 580.000, waarvan 25.000 in het maatregelenpakket op Lelystad en 555.000 op Schiphol. Deze ontwikkeling eist verdergaande maatregelen om ruimte te scheppen in de pieken voor de huboperatie.



Daarbij zijn de volgende maatregelen – in aanvulling op de verplaatsing van 25.000 vliegtuigbewegingen naar Lelystad – verkend om de resterende 555.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol te kunnen afwikkelen:

- Een verdere ophoging van de piekuurcapaciteit naar 114/116;
- Een verdere uitbouw van het eerste start- en landingspiek;
- Het verkleinen van de afstand tussen de pieken door deze in de planning deels te laten overlappen.

Elk van deze maatregelen kent op zichzelf al zijn uitdagingen, zo wordt in de uitgevoerde analyse onderkend. Uit de analyse komt naar voren dat zelfs bij een zeer positieve veronderstelling van een volledige implementatie van het samengestelde maatregelenpakket (net) niet alle knelpunten kunnen worden weggenomen voor de huboperatie.

Capacity demand UTP				
	Inbound peak	Outbound peak	Inbounds	Outbounds
Blok 2	07:50 - 09:20	09:10 - 10:39	100%	98%
Blok 6	18:20 - 20:19	20:10 - 21:59	91%	101%
Blok 3	11:00 - 11:49	11:40 - 12:39	92%	87%
Blok 4	13:00 - 13:59	13:50 - 14:59	73%	73%
Blok 5	15:20 - 16:29	16:20 - 17:59	82%	72%
Blok 1		07:00 - 07:29		

Bron: SEO/To70, capaciteitsanalyse 2017/2018

Verreweg het belangrijkste element om de knelpunten voor de huboperatie op Schiphol te kunnen mitigeren is de verhoging van de piek uurcapaciteit, waarvoor veilige afhandelcapaciteit een essentiële randvoorwaarde is.

3. Feitelijke resultaten afgelopen 10 jaar: hinderbeperking en leefomgeving

Convenant hinderbeperking

In het convenant hinderbeperking zijn in 2008 afspraken gemaakt over het treffen van hinderbeperkende maatregelen. Er zijn op basis daarvan veel inspanningen gepleegd voor de uitvoering hiervan. In de evaluatie van 2013 is hierover uitvoerig en publiekelijk gerapporteerd. Als illustratie hiervan kan het onderstaande dienen:

Sinds 2006 werken alle leden van de Omgevingsraad Schiphol – luchtvaartsector, overheden en bewoners – samen om de hinder van vliegtuiggeluid te beperken. Bij routewijzigingen en baangebruik wordt veelal eerst gebruik gemaakt van de door het Rijk in 2008 geschapen mogelijkheid van een wettelijke **experimenteerregeling**, zodat de aanpassing eerst in de praktijk getoetst kan worden.

1. Geluidsisolatieprogramma [1984-2011] - creëren van lagere geluidbelasting in de woning

Door het aanbrengen van isolatie (in de 40 Ke zone en de 26 LAeq dB(A) voor de nacht) zijn in totaal 13.279 geluidsgevoelige objecten geïsoleerd voor circa € 577 miljoen. De kosten hiervan zijn doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen.

2. Routewijzigingen [2008]: per saldo 18.000 minder ernstig gehinderden

In 2005 en 2006 zijn 682 voorstellen voor hinderbeperking ingediend vanuit de omgeving. Al deze voorstellen zijn beoordeeld op uitvoerbaarheid, omgevings- en netwerkeffecten. Ter hoogte van Amsterdam, Amstelveen, Rijsenhout, IJmuiden, Beverwijk, Diemen, Duivendrecht, IJburg, Abcoude, Spaarndam, Velsbroek zijn de vliegroutes aangepast, om bewoonde gebieden te mijden.

3. Vaste bochtstraaltechnologie [2011 en 2017]: secuur vliegen vertrekroute in bocht

Met betrokkenheid van bewonersvertegenwoordiging en regionaal-bestuurlijke partijen en inzet van de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen is met de toepassing van nieuwe vaste bochtstraaltechnologie gezocht naar een bundeling respectievelijk optimale ligging van de route ten opzichte van de bebouwde omgeving bij Floriande respectievelijk Leimuiden/Rijssenhout.

4. Uitbreiding nachtprocedures [2012 en 2015]: geluidsarmere vliegprocedures in 'schouders' nacht.

's Nachts naderen vliegtuigen Schiphol op grotere hoogte en door middel van continue daalvluchten op vaste routes. Deze procedures zijn geluidsarmer, maar bieden ook aanzienlijk minder capaciteit dan de dagprocedures. De dagprocedures beginnen in principe om 6:00 uur. Vanaf 2009 wordt, als het verkeersaanbod dit toelaat, de nachtprocedures een half uur langer gevolgd (tot 6:30 uur). In 2015 is de vervroeging van de nachtprocedures ingevoerd: indien mogelijk vanaf 22:30 uur.

5. Strikt geluidspreferentieel baangebruik [gestart: 2010]: inzet banen met minste omwonenden

In 2010 is het experiment met het strikt geluidspreferentieel vliegen gestart. Hierbij worden bij voorkeur – indien de veilige verkeersafwikkeling het toelaat – de Polderbaan en de Kaagbaan ingezet. Vliegverkeer van en naar deze banen hinderen het minst de omgeving van de luchthaven.

6. Parallel starten Polderbaan-Zwanenburgbaan [2011]: ter ontlasting van de Buitenveldertbaan

Door parallel te starten op de Polderbaan in combinatie met de Zwanenburgbaan, behoeft de minder preferente Buitenveldertbaan minder te worden ingezet. In een focusgroep, met daarin bestuurlijke partijen, bewonersorganisaties en sectorpartijen, is zorgvuldig uitgezocht wat de beste ligging is van de routes. Uiteindelijk is gekozen voor het midden van de woonkernen Zwanenburg - Badhoevedorp.

7. Idle reverse thrust [2011]: geluidsarmere remprocedure

Aan vliegers wordt geadviseerd om *idle reverse thrust*, in plaats van *full reverse thrust*, bij het afremmen toe te passen voor de nacht en de randen van de dag. *Idle reverse thrust* dringt het geluid in de directe omgeving van de landingsbanen op Schiphol terug.

8. Ribbels tegen grondgeluid [2011]: ter vermindering grondgeluid van startend verkeer

Er zijn maatregelen getroffen om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord terug te dringen door ten zuidwesten van de Polderbaan geluidwerende ribbels aan te leggen. Deze realisatie heeft in combinatie met de uitfasering van de MD11 een geluidreductie van ongeveer 7dB opgeleverd.

9. Leefbaarheidsfonds [2009-heden] investeringen in de fysieke leefomgeving en 'schrijnende gevallen'

10. App voor real-time vliegverkeer en baangebruik [2018]: transparante informatieverstrekking over baangebruik en vliegverkeer in omgeving

Ondanks alle getroffen maatregelen – die een ingeschatte hinderbeperking van minstens 12.3% hebben opgeleverd (zie evaluatie 2013) – is over het geheel van de periode 2008-2017 het aantal gehinderden in het buitengebied toegenomen, evenals het aantal woningen in het binnengebied. Dit met name als gevolg van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Alle winst van hinderbeperking is 'gebruikt' voor volume groei. Uit eerdere studies is gebleken dat zonder het treffen van de hinderbeperkende maatregelen het aantal gehinderden nog significant hoger zou liggen bij dit verkeersvolume (zie bijvoorbeeld de evaluatie uit 2013).

Gebruiksjaar (1/11 – 31/10)	Vliegbewegingen handelsverkeer	Woningen 58dB(A) Lden ²	Ernstig gehinderden 48dB(A) Lden ³	Aantal klagers ⁴
2008	432.150	8.097	115.228	6.881
2009	395.632	6.759	88.241	5.275
2010	384.400	7.117	96.868	5.387
2011	416.282	7.957	102.515	5.419
2012	425.004	7.612	98.167	5.286
2013	423.448	3.906	121.500	4.624
2014	436.285	5.500	122.500	7.472
2015	448.029	7.900	119.000	5.497
2016	475.200	7.400	138.500	5.962
2017	495.000	10.000	149.000	8.450

Bron: Schiphol statistieken, evaluaties gebruiksprognoses (aangevuld met berekeningen To70) en jaaroverzichten BAS

² Exclusief nieuwe woningbouw vanaf 2005.

³ idem.

⁴ Exclusief veelklagers, dat zijn mensen die meer dan 500 klachten per jaar indienen.

Convenant omgevingskwaliteit

In het convenant omgevingskwaliteit zijn afspraken gemaakt over het treffen van maatregelen in die gebieden waar hinderbeperkende maatregelen geen verbetering meer kunnen bieden. Er zijn op basis daarvan veel inspanningen gepleegd voor de uitvoering hiervan. Er zijn door het Rijk, de regio en de sector financiële middelen ter beschikking gesteld voor investeringen in de omgevingskwaliteit in het meest gehinderde gebied. Deze zijn als volgt verdeeld:

Gemeente Aalsmeer	€ 10,8 mln.
Gemeente Uithoorn	€ 8,7 mln.
Gemeente Haarlemmermeer:	€ 14,0 mln.
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	€ 1,5 mln.
Gemeente Amstelveen:	€ 5,0 mln.+
Totaal	€ 40,0 mln.

In de evaluatie van het convenant Omgevingskwaliteit, d.d. 8 oktober 2013 is opgenomen dat € 5 mln. van de begrote € 10 mln. uit de eerste tranche besteed is aan individueel gedupeerden. Individueel gedupeerden worden met name geholpen met een (bijdrage aan) isolatie van een woning of een bijdrage in verhuiskosten. In de tweede tranche is € 8 mln. begroot om individueel gedupeerden te helpen. De tweede tranche en de uitvoering van projecten op basis van de toegekende projecten is op dit moment nog gaande.

4. Feitelijke resultaten afgelopen 10 jaar: normen- en handhavingstelsel

Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel Schiphol advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020. Hierin is onder meer afgesproken om een nieuw normen- en handhavingstelsel te creëren dat uitgaat van het gebruik van die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich meebrengen. Daarnaast hanteert dit normen- en handhavingstelsel twee volumeplafonds: een volumeplafond voor het totaal en een volumeplafond voor de nacht tussen 23.00 en 07.00 uur.

Op 1 november 2010 is het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel gestart op basis van een advies van de Alderstafel Schiphol van 19 augustus 2010 waarin de doelstelling van het experiment is vastgelegd.

Na een experimenteerperiode van twee jaar hebben de partijen in een advies van 8 oktober 2013 geconstateerd dat het experiment in de praktijk succesvol is verlopen. Het stelsel is uitvoerbaar en de verschuiving van hinder is, zoals verwacht, minimaal gebleken. Daarbij is gebleken dat het stelsel een goede bescherming biedt voor de omgeving en op een zodanige wijze kon worden vormgegeven dat het goed handhaafbaar is. De rechtsbescherming is bovendien gelijkwaardig of beter aan dat van het vigerende stelsel geacht. De Alderstafel Schiphol heeft daarom aanbevolen het stelsel vast te leggen in formele wet- en regelgeving.

Op 8 oktober 2013 heeft het kabinet het advies omarmd. Vervolgens is dit in een wetsvoorstel voorgelegd aan de Kamer. Begin 2015 is het concept-LVB nagezonden. In 2016 hebben de beide Kamers ingestemd met het wetsvoorstel.

Preferentieregels (1): baangebruik

Door de partijen is de naleving van de afgesproken (vier) preferentieregels gemonitord:

1. De afgesproken preferentievolgorde van inzet van banen, gegeven de weersomstandigheden;
2. De inzet van een tweede start- of landingsbaan;
3. De verdeling van starten resp. landend verkeer bij de inzet van twee banen;
4. De maximale inzet van een vierde baan.

De realisaties op de eerste drie regels zijn steeds binnen de gestelde normen. Bij een toenemend volume leveren deze geen spanning op. Dat neemt niet weg dat met name door het groeiend volume het gebruik van de secundaire banen de afgelopen jaren is toegenomen, nu de primaire vollopen. Dit is terug te zien in de ontwikkeling van het feitelijk baangebruik.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Polderbaan										
Aantal vtb's	127.426	126.628	122.314	128.444	138.600	138.826	130.859	142.262	150.627	155.280
(aandeel in %)	(28,3)	(30,8)	(30,5)	(29,7)	(31,5)	(31,7)	(29,0)	(30,8)	(30,6)	(31,3)
Kaagbaan										
Aantal vtb's	149.563	135.146	129.609	126.841	134.438	131.861	117.251	139.366	141.011	106.640
(aandeel in %)	(33,2)	(32,9)	(32,4)	(29,3)	(30,6)	(30,1)	(26,0)	(30,1)	(28,6)	(21,5)
Zwanenburgbaan										
Aantal vtb's	61.561	51.442	50.323	58.228	52.288	54.944	76.597	56.320	69.397	89.096
(aandeel in %)	(13,7)	(12,5)	(12,6)	(13,4)	(11,9)	(12,5)	(17,0)	(12,2)	(14,1)	(18,0)
Aalsmeerbaan										
Aantal vtb's	59.690	54.029	50.166	62.646	60.003	64.333	80.290	64.733	79.498	100.309
(aandeel in %)	(13,2)	(13,1)	(12,5)	(14,5)	(13,6)	(14,7)	(17,8)	(14,0)	(16,1)	(20,2)
Buitenveldertbaan										
Aantal vtb's	34.825	30.758	32.743	43.046	37.947	32.398	30.578	44.176	32.271	39.242
(aandeel in %)	(7,7)	(7,5)	(8,2)	(9,9)	(8,6)	(7,4)	(6,8)	(9,6)	(6,6)	(7,9)

Bron: Baangebruikgegevens BAS

Bij de introductie van het nieuwe stelsel met het preferent baangebruik is een inschatting gemaakt van het te verwachten baangebruik bij het maximale afgesproken volume. Dat in 2010 gedaan met het toen ter beschikking staande prognosemodel. In de jaren daarop is aan de Alderstafel gewerkt aan het tot stand brengen van een verbeterd prognosemodel. Dit vernieuwde prognosemodel is toegepast bij de advisering over het nieuwe normen- en handavingsstelsel in 2013 waarbij ook de resultaten van twee jaar praktijkexperiment met het nieuwe stelsel zijn betrokken.

	Advies 19/8/2010: Prognose bij 510.000 vtb's	Advies 8/10/2013 Prognose bij 510.000 vtb's	Gebruiksjaar 2017 Realisatie bij 495.000 vtb's
Polderbaan (s: 36L)	71.000/100.000	51.000/74.000	54.635
Polderbaan (l: 18R)	52.000/78.000	79.000/102.000	100.645
Kaagbaan (s: 24)	74.000/110.000	76.000/102.000	77.380
Kaagbaan (l: 06)	52.000/88.000	39.000/65.000	29.260
Aalsmeerbaan (s: 18L)	34.000/48.000	55.000/70.000	69.732
Aalsmeerbaan (l: 36R)	42.000/60.000	26.000/40.000	30.577
Zwanenburgbaan (s: 36C)	30.000/39.000	16.000/29.000	22.755
Zwanenburgbaan (l: 18C)	35.000/54.000	33.000/45.000	40.680
Buitenveldertbaan (s: 09)	1.000/20.000	8.000/20.000	13.032
Buitenveldertbaan (l: 27)	16.000/41.000	19.000/38.000	26.210

NB: in 2017 is de Kaagbaan van 18 maart tot en met 26 mei voor groot onderhoud buiten gebruik gesteld.

De gerealiseerde aantallen starts en landingen vallen binnen de bandbreedtes die met het verbeterde prognosemodel in 2013 is aangegeven.

Preferentieregels (2): 4^e baanregel

Bij de vierde regel worden de knelpunten met een oplopend verkeersvolume steeds duidelijker zichtbaar. Daarbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen:

- Het maximale daggemiddelde gedurende het winter- resp. zomerseizoen van 40 bewegingen per dag;
- Het maximum per dag van 80 bewegingen.

De planning van de afhandeling van het vliegverkeer op Schiphol vindt plaats op basis van het voor de huboperatie van belang zijn operationele concept van 2+1 baangebruik. Dat wil zeggen dat in de hele planning wordt uitgegaan van het gebruik van 2 of 3 banen. Het gebruik van de 4^e baan ontstaat door een afwijking van deze operationele planning van de verkeersafhandeling.

Uitzonderingsgronden

Na uitvoerige besprekingen is 29 januari 2015 overeengekomen dat de regel voor het gebruik van de vierde baan niet van toepassing is (zie brief d.d. 29 januari 2015):

- In geval van baanonderhoud
- In geval van uitzonderlijk weer
- In die gevallen waarbij onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden plaatsvinden die de inzet van de vierde baan onvermijdelijk maken.

Over de uitzonderingsgronden a en b is vervolgens uitwerking gegeven begin 2016 door de partijen bij de bespreking van de Regeling Milieu Informatie. Punt c is daarin niet concreet uitgewerkt. Over dit punt is het volgende door de partijen vastgesteld:

“Dit volgt uit andere artikelen van het LVB, waarin gesteld wordt dat van de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik kan worden afgeweken indien ten gevolge van

uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Hiervoor wordt een niet uitputtende lijst met voorbeeldomstandigheden opgenomen in de RMI.”

De uitwerking van deze voorbeeldlijst heeft niet plaats kunnen vinden. Kernpunt is de vraag of ‘bunching’ c.q. het vormen van een wachtrij van af te handelen toestellen door de verkeersleiding valt onder ‘uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden’. Het verschijnsel van ‘bunching’ treedt in toenemende mate op bij een groeiend verkeersvolume.

De feitelijke betekenis van de uitzonderingsgronden wordt duidelijk wanneer de cijfers voor én na toepassing van de uitzonderingsgronden op het jaargemiddelde gebruik van de vierde baan per dag wordt gepresenteerd. Zonder rekening te houden met de uitzonderingsgronden werd de vierde baan gemiddeld per dag als volgt ingezet (Norm: maximaal 40 gemiddeld per dag):

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6,4	2,7	0,6	6,5	5,0	5,9	12,4	13,7	29,2	39,1

Bron: monitoringsrapportages

Na verrekening van de uitzonderingsgronden a (baanonderhoud) en b (uitzonderlijk weer) blijken de realisaties vrijwel steeds bijna te halveren:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
3,5	1,5	0,3	3,3	1,6	3,8	7,3	7,1	20,2	20,5

Bron: monitoringsrapportages

Bij deze berekeningen is er dan vanuit gegaan dat de dagen die vanwege de toepassing van de uitzonderingsgronden in het geheel niet meegenomen worden bij het bepalen van realisaties op de 4^e baan, ook niet meegenomen worden bij het bepalen van het gemiddelde.

Onderstaande tabel illustreert aan de hand van een rekenvoorbeeld met de realisaties uit 2017 dat de realisatie op de 4^e baan op 5 verschillende manieren kunnen worden uitgedrukt met een bandbreedte tussen de 10,0 en de 39,1 ten opzichte van de norm van 40. Het geeft aan dat helderheid over de wijze van vaststelling van de realisatie geboden is.

Los van de bovenstaande kwestie van verrekening van de uitzonderingsgronden, valt op dat het feitelijk gebruik – met en zonder de uitzonderingsgronden – exponentieel toeneemt met het volume: nog geen één gemiddeld per dag in 2010 bij 384.000 vliegtuigbewegingen naar 39 (of ruim 20 met toepassing van de uitzonderingsgronden) per dag in 2017 bij 495.000 vliegtuigbewegingen.

Berekeningswijze gemiddelde realisatie van 4 ^e baangebruik	Totaal (in vtb's, 2017)	Totaal (in dagen, 2017)	Daggemiddelde (alle dagen in het jaar 2017)	Daggemiddelde (alle dagen van het jaar 2017, excl. dagen met 0 bewegingen op de 4 ^e baan agv de uitzonderingsgronden)
Feitelijk aantal bewegingen 4 ^e baan	14.268	275	39,1 14.268 / 365	n.v.t.
Na toepassing uitzondering a en b	4.897	149 (275 – 126)	13,4 4897 / 365	20,5 4897 / (365 – 126)
Na toepassing van uitzondering a, b en c	3.633	137 275 – (126+12)	10,0 3633 / 365	16,00 3633 / (365 – (126+12))
Normstelling				40

Brongegevens: LVNL

Dagnorm

De dagnorm op de vierde baanregel levert minstens zoveel spanningen op en daarbij is de gevoeligheid voor het verkeersvolume bij de realisatie minstens zo groot. In 2015 is de norm van dit maximum verhoogd van 60 naar 80 bewegingen per dag (in ruil voor een verlaging van het volumeplafond van 510.000 naar 500.000). In onderstaand overzicht wordt aangegeven hoe vaak die norm van max 80 bewegingen per dag is overschreven voor én na de toepassing van de uitzonderingsgronden a (groot baanonderhoud) en b (bijzondere weersomstandigheden):

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
2	0	0	0	0	0	2	1	10	76
0	0	0	0	0	0	0	0	3	12

Bron: monitoringsrapportages

In 2017 werd dat dagmaximum 76 keer c.q. dagen overschreden. In 64 gevallen kon een beroep gedaan worden op de uitzonderingsgronden a (groot baanonderhoud) en b (bijzondere weersomstandigheden). In 12 gevallen is er discussie tussen partijen of er een beroep mag worden gedaan op de 'overige uitzonderingsgronden'. Het beroep dat gedaan zal worden op deze overige uitzonderingsgronden (categorie c) neemt significant toe bij een groeiend verkeersvolume.

Deze drie categorieën zijn nader geoperationaliseerd en hebben in 2016 bij de ORS-partijen voorgelegd:

- Onderhoud is een uitzonderingsgrond mits het onderhoud plaatsvindt tijdens de inzet van de vierde baan of eerder die dag na 06:00 uur. Vanwege ontbrekende registratie van onderhoud wordt aangenomen dat er onderhoud was als de Kaagbaan of Polderbaan meer dan twee uur of één van de drie secundaire banen meer dan 120 uur (5 dagen) buiten gebruik waren. De Oostbaan is geen aanleiding voor deze uitzonderingsgrond.
Voor het berekenen van het gemiddelde van maximaal 40 vliegtuigbewegingen worden de dagen dat er onderhoud was niet meegenomen.

- b. Uitzonderlijk weer betekent weer waarvan op basis van de heersende wind- en zichtomstandigheden geen combinatie uit de preferentietabel wordt voorgeschreven én/of als er sprake is van onweersbuien. Dit geldt ook als er eerder op de dag na 6:00 uur één uur of langer sprake is geweest van beperkt zicht.
- c. Onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden zijn uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Dit volgt uit andere artikelen van het LVB, waarin wordt gesteld dat in dergelijke omstandigheden van de toepassing van de regels voor strikt preferentieel baangebruik kan worden afgeweken.

Alle overschrijdingen van het dagmaximum in 2017 vinden in het zomerseizoen plaats.

Een analyse van de 76 dagen in gebruiksjaar 2017 met een overschrijding van het dagmaximum van 80 leidt tot vijf te onderscheiden categorieën:

1. Gehanteerde baancombinatie staat in de baanpreferentietabel (met name 1,2 en 4) en toch wordt wind opgevoerd als reden voor uitzonderingsgrond b (uitzonderlijk weer); de ORS-afspraken voorzien geen uitzonderingsgrond in deze situatie: 45 dagen
2. De uitzondering is navolgbaar verklaard op basis van uitzonderingsgrond a (onderhoud): 7 dagen
3. De uitzondering is navolgbaar verklaard op basis van uitzonderingsgrond b (uitzonderlijk weer): 11 dagen
4. De uitzondering wordt door LVNL verklaard op basis van uitzonderingsgrond c (onvoorziene omstandigheden) en staat als zodanig ter discussie bij de bewoners: 12 dagen.
5. Voor een aantal dagen ontbreekt toereikende informatie om het beroep van LVNL op de uitzonderingsgrond te kunnen verifiëren: 3 dagen

De rekenformule die LVNL hanteert voor het bepalen van de realisatie het daggemiddelde wijzigt vanaf 2016 significant ten opzichte van de periode daarvoor. Dit heeft te maken met de introductie van de uitzonderingsgronden. Dat heeft niet slechts consequenties voor de vaststelling van het aantal niet verklaren overschrijdingen van het dagmaximum – zowel uitzonderingsgrond c als b – maar ook voor de vaststelling van het gemiddelde gebruik per dag op jaarbasis waarvoor de norm van 40 geldt. Zoals uit de analyse van de realisaties over 2017 blijkt gaat het om een bandbreedte van 20 - 39 ten opzichte van de norm van 40.

Volumeplafonds

De afgesproken volumeplafonds tot en met het gebruiksjaar 2020 hebben een beperkend effect op de ontwikkeling van de luchthaven. De grens van beide plafonds is bereikt.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
30.900	28.300	28000	30000	30.800	30.700	31.400	32.200	33.000	32.300

Bron: Evaluaties gebruiksprognoses

Het ministerie heeft op basis van de advisering door de ORS regelgeving geïntroduceerd om in ieder geval het plafond van 32.000 te kunnen handhaven, vooruitlopend op de implementatie van de formele uitvoeringsregelgeving van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Er is verder inzicht te geven in de spreiding en samenstelling van het verkeer op Schiphol in de nacht⁵:

Tabel – Verkeerssamenstelling in de nacht: segmenten en tijdstippen (2017)

Uur	Arrivals				Departures				Totaal
	Leisure	Overig Europa	ICA	Cargo	Leisure	Overig Europa	ICA	Cargo	
00:00-00:59	1860	961	29	79	10	427	0	12	3378
01:00-01:59	1302	312	22	218	24	112	0	17	2007
02:00-02:59	592	55	23	144	19	52	0	134	1019
03:00-03:59	427	16	13	49	115	9	0	118	747
04:00-04:59	106	14	572	241	311	13	1	6	1264
05:00-05:59	39	4	2037	738	1864	509	2	60	5253
06:00-06:59	33	118	5231	265	2742	4574	177	10	13150
23:00-23:59	1025	2531	206	61	21	407	30	413	4694
Totaal	5384	4011	8133	1795	5106	6103	210	770	31512

Bron: bewerking SEO op basis van de Schipholstatistieken

⁵ Het aantal nachtbewegingen telt in deze tabel op tot 31.512. Het gaat hier om de geplande bewegingen. Hiervan is ook de samenstelling te achterhalen. In de praktijk kunnen en zijn er in 2017 ca. 800 extra bovenop deze geplande bewegingen gerealiseerd. Van deze 800 is de samenstelling niet achterhaald ten behoeve van dit overzicht.

II. Reflectie op afwegingen akkoord 2008

1. Inleiding: kernelementen akkoord 2008

Het akkoord uit 2008 bevat tevens een aantal opties en afwegingen die destijds voor de gemaakte afspraken grote betekenis hadden:

- Het operationeel concept voor verkeersafhandeling, met als opties:
 - a. voortzetten huidige werkwijze (2+1)
 - b. anticiperend innoveren (2+2, cda's)
- Inrichting van het handhavingstelsel, met als opties:
 - a. handhavingpunten
 - b. strikt preferentieel stelsel
 - c. totale milieueffecten
- Benaderingswijzen balans groei-hinderbeperking, met als opties:
 - a. groei door gelijke deling geluidwinst (50-50)
 - b. geluidwinst door volumeplafond
 - c. (in beide modellen is er geen sprake van volvliegen van gelijkwaardigheid!)
- Benaderingswijzen van de schaarse capaciteit op Schiphol, met als opties:
 - a. selectieve ontwikkeling Schiphol-Eindhoven-Lelystad
 - b. selectieve ontwikkeling Schiphol
 - c. (non-hub ontwikkeling Schiphol)

In deze bijlage wordt op deze afwegingen gereflecteerd en bezien of de argumenten van destijds tien jaar later nog altijd adequaat zijn dan wel dat een heroverweging aan de orde is.

2. Afweging van het operationeel concept van verkeersafhandeling

Het huidige operationeel concept gaat uit van een afwisseling in start- en landingspieken met een gelijktijdige inzet van drie banen (het zogenaamd 2+1 baangebruik), waarbij kortstondig een vierde baan ingezet kan worden ten behoeve van de betrouwbaarheid van de operatie (voor het voorkomen van vertragingen).

Er is in 2008 op gewezen dat het huidige operationele concept beperkte mogelijkheden heeft tot ingrijpende verbeteringen op het gebied van piekruimtecapaciteit, punctualiteit, operationele betrouwbaarheid, hinderbeperking en de mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling. Daarom is toen ook gezocht naar nieuwe operationele concepten. Er is onderzoek gedaan naar een nieuw operationeel concept met een continu 2+2 baangebruik overdag en een baanruimtecapaciteit van 60 starts en 60 landingen per uur.

Op basis van het onderzoek is door Schiphol, LVNL en KLM geconcludeerd dat de invoering van een nieuw operationeel concept (met continu 2+2 baangebruik overdag en een baanruimtecapaciteit van 60/60) voor 2020 niet reëel is omdat:

- Het niet voldoet aan de markt- en netwerkeisen (ofwel de voor de hub-operatie benodigde capaciteit voor landings- of startpieken (80/40)) en diensgevolge leidt tot een sterk afnemende betrouwbaarheid en connectiviteit;
- De hinderbeperking die in het buitengebied wordt behaald met het toepassen van CDA's overdag (circa 10% minder gehinderden), niet opweegt tegen de toename van de geluidsbelasting in het binnengebied (circa 10% meer geluidsbelaste woningen).

Daarmee zijn de alternatieven die uitgingen van een nieuw operationeel concept gebaseerd op volledig 2+2 baangebruik komen te vervallen en is gezocht naar mogelijkheden voor doorontwikkeling van het huidige operationeel concept met 2+1(+1) baangebruik.

Niettemin hebben alle partijen in 2008 benadrukt dat de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio nog verder verbeterd kan worden door een betere afstemming tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt.

Momenteel is opnieuw ten behoeve van de ontwikkeling naar 2030 dezelfde keuze aan de orde zoals die in 2008 voorlag:

- In transitiepad 1 “Voortzetten huidige werkwijze” wordt het luchtverkeer tot 2020 conform het huidige operationeel systeem, met een preferentieel baangebruik en met een beperkte inzet van een 4e baan (voor operationele verstoringen) afgehandeld.
- In transitiepad 2 “Anticiperend innoveren” wordt (meer) ontwikkelruimte gecreëerd voor de invoering van vaste naderingsroutes met CDA landingen overdag. Een continue inzet van een 2e landingsbaan vermindert bovendien de complexiteit van het afhandelingsconcept voor de Luchtverkeersleiding. De consequentie daarvan is dat de hinder in het binnengebied toeneemt als gevolg van de continue inzet van een 2e landingsbaan. Daarnaast neemt de connectiviteit van de operatie sterk af.

Bij deze afweging zijn opnieuw dezelfde overwegingen aan de orde:

- a. complexiteit afhandelingsconcept;
- b. ontwikkelruimte vaste naderingsroute en het hinderbeperkend effect hiervan op buiten-respectievelijk binnengebied;
- c. connectiviteit en betrouwbaarheid van de operatie; en
- d. robuustheid van de ruimtelijke ontwikkeling als gevolg van vaste routes.

De context waarin de afweging aan de orde is, is niet wezenlijk anders dan tien jaar geleden qua luchtruimindeling en eisen vanuit de huboperatie.

Wel zijn inmiddels de mogelijkheden voor een ruimtelijke inpassing van de luchthaven in het gebied ingeperkt als gevolg van nieuwbouw in de regio de afgelopen jaren.

In de tabel is aangegeven voor diverse ruimtelijke contouren met een toenemende omvang – van 58 dB(A) Lden naar 48 dB(A) Lden – hoeveel woningen binnen deze contouren stonden in 2005 en naar welke hoeveelheden deze oplopen in 2015, 2020 en 2040.

Om de ontwikkeling van de luchtvaart hierbij constant te houden en in te zoomen op de ruimtelijke ontwikkeling zijn de contouren benut die in 2004 zijn gebruikt bij de vaststelling van gelijkwaardigheid.⁶ Voor de gebieden binnen deze contouren is de ontwikkeling vastgesteld:

⁶ Door de aard van deze aanpak kunnen deze cijfers daarom niet vergeleken worden met de cijfers zoals door Schiphol in het MER gepresenteerd. Die contouren wijken significant af.

Aantal woningen (en % toename ten opzichte van 2005)				
Ruimtelijke contour	2005	2015	2020	2040
58 dB(A) Lden - contour	12.212	12.692 (4%)	13.007 (7%)	13.152 (8%)
LIB4 – contour	24.725	25.404 (3%)	26.007 (5%)	26.251 (6%)
20 Ke - contour	106.498	118.514 (11%)	128.877 (21%)	139.362 (31%)
48 dB(A) Lden-contour	380.938	417.407 (10%)	442.844 (16%)	474.698 (25%)

Bron: Analyse To70

De urgentie om te komen tot een toekomstbestendige luchtzijdige inpassing – en afstemming daarvan met de ruimtelijke ordening op de grond – is daarmee vergroot.

3. Afweging van drie opties voor handhavingstelsel

Op verzoek van de Kamer is in 2008 een nieuw normen- en handhavingstelsel ontwikkeld. Als gezamenlijke uitgangspunten voor een nieuw stelsel gold dat het stelsel

- wettelijk vastgelegde regels voor bescherming van de omgeving moet bevatten;
- bescherming moet bieden tegen de negatieve gevolgen van het vliegverkeer op Schiphol en deze bescherming moet tenminste gelijkwaardig zijn aan de bescherming die het huidige stelsel biedt;
- in de praktijk (operationeel) uitvoerbaar en handhaafbaar moet zijn;
- een verdere ontwikkeling van de luchtvaart dient mogelijk te maken binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

Binnen deze uitgangspunten is een drietal hoofdopties verkend:

1. Grens aan de omvang van de lokale geluidbelasting, gebaseerd op een stelsel met handhavingpunten zoals dat destijds bestond, en formeel nog altijd bestaat;
2. Regels ten aanzien van het (voorkeurs-)gebruik van start- en landingsbanen in combinatie met een begrenzing in aantal vliegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget;
3. Grens aan de omvang van de totale milieueffecten, gebaseerd op ruimtelijke contouren in combinatie met grenswaarden die de maximum hoeveelheid hinder binnen deze gebieden begrenzen.

Ten aanzien van optie 1 is door de Kamer destijds aangegeven dat het te complex en weinig inzichtelijk is. Dit stelsel biedt niet de gewenste flexibiliteit voor de luchtvaart en bovendien is het niet mogelijk om adequaat te sturen op de lokale geluidbelasting, waardoor het stelsel aanzet tot ongewenste stuurmaatregelen. Optie 3 werd door alle partijen als te ruim en te vrijblijvend verklaard. Het ontbreekt in deze optie aan incentives om bepaalde gebieden te ontzien die in optie 1 en 2 – op een onderscheiden wijze – wel gegeven zijn. Optie 2 heeft wel incentives voor lokale bescherming en geeft tevens de flexibiliteit om veranderingen in het verkeer op te vangen. Deze optie is op die gronden verder uitgewerkt en sinds gebruiksjaar 2011 feitelijk toegepast en inmiddels door kabinet en Kamer in een wetsvoorstel vastgelegd in 2016.

Door de opgedane praktijkervaring met het functioneren van het stelsel met preferentieregels bij een toenemend baangebruik zijn er nu, tien jaar na het ontwerp, twee belangrijke nieuwe vraagpunten gerezen die aandacht verdienen:

1. Het nieuwe stelsel kent naast de preferentieregels die lokale bescherming beogen een begrenzing in de vorm van een volumeplafond en een begrenzing in de vorm van gelijkwaardigheidscriteria die beide een grens aan de totale ontwikkeling van het verkeer stellen. Eén van de preferentieregels – het plafond op het gebruik van de vierde baan – heeft ook als effect dat het leidt tot een begrenzing van de totale ontwikkeling van het verkeer. Daarmee ontstaat een

stapeling van systemen. De Kamer heeft in 2016 een motie aangenomen waarin wordt verzocht om een “zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren”.

2. Ondanks de preferentieregels is met de toename van het verkeersvolume niet alleen het gebruik van de secundaire banen in absolute aantallen toegenomen, maar is ook het relatieve aandeel van de secundaire banen toegenomen. Dit effect wordt nog eens sterk uitvergroot in jaren waarin er groot baanonderhoud is aan primaire banen zoals in 2014 en 2017 door groot baanonderhoud aan de Kaagbaan terug te zien is in de verhouding tussen de inzet van de Kaagbaan en de inzet van de Aalsmeerbaan.

In het binnengebied slaan de effecten van deze toenemende inzet van de secundaire banen neer in Aalsmeer, Rijsenhout, Uithoorn en Zwanenburg. In het buitengebied gaat het om Assendelft, Kudelstaart, Aarlanderveen, Nieuwkoop en De Kwakel. Het toenemend gebruik in absolute en in relatieve zin roept in toenemende mate de vraag op of de preferentieregels afdoende lokale bescherming bieden.

Beide elementen noodzaken tot een hernieuwde afweging van de inrichting van het nieuwe normen- en handavingsstelsel voor de periode na 2020.

4. Afweging van benaderingswijzen balans groei-hinderbeperking (50-50)

Tegen de achtergrond van het overleg met de Kamer heeft het Rijk in 2008 verzocht om in het nieuwe normen- en handavingsstelsel prikkels in te bouwen om tot steeds betere prestaties te komen in termen van geluidshinder. Daarbij heeft het Rijks destijds benadrukt voorstander te zijn van een nieuwe systematiek, waarbij de behaalde milieuwinst niet volledig aan extra vliegruimte ten goede komt, maar voor een evenredig gedeelte (50-50) ten goede komt aan hinderreductie voor de omwonenden. Partijen hebben in 2008 daarop gezocht naar een methode om de continue vermindering van hinder, gekoppeld aan een selectieve groei op Schiphol, vorm te geven. Daarvoor zijn twee strategieën denkbaar:

1. Groei door gelijke deling van de milieuwinst: de door de luchtvaartsector bereikte milieuwinst komt voor 50% ten goede aan Schiphol en voor 50% aan de omgeving. De toegestane groei van Schiphol wordt daarmee de uitkomst van de daadwerkelijk te realiseren hinderbeperking vanaf een gegeven jaar.
2. Milieuwinst door een grens aan het verkeersvolume in combinatie met een te realiseren pakket hinderbeperkende maatregelen: de begrenzing wordt bepaald aan de hand van het totaal van de te verwachten effecten als gevolg van hinderbeperkende maatregelen in combinatie met een selectief gebruik van Schiphol.

In 2008 werd onderkend dat beide benaderingen een wezenlijk ander vertrekpunt hebben: a) een absolute begrenzing met hinderbeperkende maatregelen versus b) een proces van selectieve groei op basis van daadwerkelijk gerealiseerde hinderbeperking.

Verondersteld werd destijds dat de effecten in de voorliggende periode tot en met 2020 – zowel wat de omvang van de geprognosticeerde groei als de te behalen hinderbeperking betreft – elkaar nauwelijks zouden ontlopen. Het ingeschatte effect van het pakket aan hinderbeperkende maatregelen leidde destijds in de berekeningen tot een maximale capaciteit van 540.000 vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidscriteria in 2020. Omdat het toen – en formeel nog altijd – vigerende LVB uitging van een ruimte binnen de handavingspunten van maximaal 480.000

vliegtuigbewegingen zou er dus ruimte ontstaan voor 60.000 extra vliegtuigbewegingen. Na een gelijke 50/50-verdeling resulteert dat in een groeicapaciteit van 30.000 bewegingen. Bovenop de 480.000 vliegtuigbewegingen leidde dat destijds tot een volumeplafond van 510.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020.⁷

Wanneer op basis van de realisaties in de afgelopen tien jaar gereflecteerd wordt op deze afwegingen, kunnen enkele waarnemingen worden gedaan:

1. Onderkend moet worden dat het 50%-deel van hinderbeperking dat de omgeving krijgt bij het afgesproken volumeplafond van 510.000 resp. 500.000 geen reële hinderbeperking is. Feitelijk gaat het om een halvering van de extra hinder die binnen de normstelling van gelijkwaardigheid maximaal zou zijn toegestaan. Zoals eerder in deze factsheet is aangegeven, is de feitelijke hinder onmiskenbaar toegenomen in de afgelopen tien jaar.
2. Het akkoord van 2008 kiest nadrukkelijk voor een volumeplafond en niet voor een benadering waarbij 50% van de hinderbeperking vanaf 2008 wordt uitgekeerd aan de omgeving. Ook een combinatie van beide systemen wordt ontraden (zie pagina 13, laatste alinea van het akkoord). Het huidige kabinet geeft in het regeerakkoord aan dat *'de door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.'*
Zoals in deze factsheet aangegeven, is de sinds 2008 behaalde milieuwinst in de afgelopen tien jaar voor meer dan 100% benut voor volumegroei. Wanneer de tekst van het regeerakkoord dan ook letterlijk zou worden uitgevoerd, betekent dit dat eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van de overlast voor omwonenden dient te worden ingevuld. Dit illustreert dat een combinatie van beide benaderingen – volumecap en een uitkering van de van milieuwinst in de periode 2008-2020 – niet goed mogelijk is. Het is ook strijdig met de overwegingen en afspraken die expliciet in het akkoord van 2008 zijn gemaakt.
3. Bij het akkoord van 2008 is er vanuit gegaan dat met een uiterste krachtsinspanning maximaal 540.000 vliegbewegingen in 2020 realiseerbaar zouden binnen gelijkwaardigheid. Dat is het vertrekpunt geweest van de redenering op basis waarvan het volumeplafond van 510.000 is bepaald. Op basis van het bij de wet ontwikkelde instrumentarium kan in beeld gebracht worden hoeveel procent van de maximale hoeveelheid geluid (MHG) binnen gelijkwaardigheid momenteel is gebruikt. Dat wordt door de luchthavensector ook gemonitord. Uit de rapportages van de sector over de realisaties in het gebruiksjaar 2017 is op te maken dat bij een verkeersvolume van 495.000 vliegtuigbewegingen 87 procent van de maximale hoeveelheid geluid binnen gelijkwaardigheid feitelijk is verbruikt. Een eenvoudige rekensom⁸ laat zien dat wanneer 100% van de ruimte binnen gelijkwaardigheid zou worden benut, er een groei mogelijk is tot circa 570.000 vliegtuigbewegingen. Wanneer deze 570.000 zou zijn gehanteerd in de redenering die in 2008 is gevolgd, zou dit geleid hebben tot een plafond van 525.000 vliegtuigbewegingen.
4. Daar staat tegenover dat in 2008 de ruimte, die verondersteld werd aanwezig te zijn binnen het vigerende besluit, is overschat. Uitgegaan werd van een ruimte binnen het LVB van 480.000 vliegtuigbewegingen. Doordat er de afgelopen jaren ook voortdurend door de onafhankelijke

⁷ Zie Akkoord d.d. 1 oktober 2008.

⁸ Voor de eenvoud is hier enerzijds geabstraheerd van eventuele verdere hinderbeperking in de periode 2018 t/m 2020 en is anderzijds geabstraheerd van een (verhoudingsgewijs) verdere toename van het gebruik van de secundaire banen bij volumegroei.

Inspectie is gemonitord op de handhavingspunten die deze ruimte begrenzen, weten we dat er in de praktijk reeds vanaf een volume van 435.000 vliegtuigwegingen (2014) knelpunten zijn ontstaan, en vanaf een volume van 450.000 ook bij de secundaire banen. In de jaren daarop zijn die knelpunten onafgebroken aan het licht getreden en toegenomen met de toename aan volumegroei. Wanneer dit element wordt meegewogen en toegepast in de redenering die in 2008 ten aanzien van een 50-50-verdeling is gehanteerd, dan komt een 50/50-verdeling van de ruimte tussen 450.000 en 540.000 uit op 495.000 vliegtuigbewegingen.

5. De hierboven onder 3 en 4 gevolgde reflectie op basis van de realisatiecijfers kan nog worden getoetst en aangescherpt. Daarvoor is een nadere analyse gewenst. Die kent de volgende insteek:

- In de Evaluatie Gebruiksprognose 2017 heeft Schiphol begin dit jaar 10.000 woningen binnen de in gebruiksjaar 2017 gerealiseerde geluidscontour van 58 dB(A) Lden gerapporteerd op basis van het Nederlands Rekenmodel (NRM).
- Dit realisatiecijfer is exclusief meteotoeslag en daarom als zodanig niet vergelijkbaar met het gelijkwaardigheids criterium van 12.200 woningen. Daarvoor moet het realisatiecijfer eerst opgehoogd worden met de meteotoeslag.

Er bestaat behoefte aan het volgende inzicht:

- a) Het vaststellen van het realisatiecijfer over 2017 inclusief meteotoeslag - door de realisatiecontouren ook voor andere weerscondities dan alleen de weersituatie in 2017 te berekenen (de zgn 'weerjaren') – zodat dit resultaat methodisch verantwoord kan worden met de norm van 12.200.
- b) Een gevoeligheidsanalyse op het bovenstaande resultaat onder a door de realisatieberekening ook uit te voeren exclusief groot baanonderhoud (omdat dit formeel buiten de toetsing op gelijkwaardigheid valt)
- c) Een herhaling van a en b met Doc29 om vast te kunnen stellen, zodat op basis van een recent feitelijk gerealiseerd jaar vastgesteld kan worden of een modelwijziging van NRM naar Doc29 leidt tot een verschil in afstand tussen norm en realisatie.

5. Afweging van benaderingswijzen van de schaarse capaciteit op Schiphol

Destijds is afgewogen op welke wijze de voorziene totale marktvraag (circa 580.000 vliegtuigbewegingen rond 2020) af te wikkelen:

- Geen accommodatie van de marktvraag in Nederland (nulalternatief);
- De totale marktvraag op Schiphol; dan wel
- Schiphol in combinatie met regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven).

Hiervoor zijn destijds meerdere analyses uitgevoerd. Naast de advisering door de Alderstafel heeft het kabinet destijds die afweging ook zelfstandig gemaakt in het kader van de luchtvaartnota (zie bijlage C van de Luchtvaartnota voor een uitvoerige toelichting).

Alle onderzochte alternatieven met een doorontwikkeling kennen een positiever maatschappelijk resultaat dan het nulalternatief (handhaving van de bestaande situatie). Van die alternatieven is doorgroeien op Schiphol voor de reizigers en het bedrijfsleven het meest interessant. Dit gaat echter gepaard met hoge maatschappelijke kosten (voor omwonenden vanwege geluidbelasting en hinder).

Destijds hebben de partijen elkaar daarom gevonden op het standpunt dat binnen de huidige milieugrenzen een selectief gebruik en ontwikkeling van de luchthaven Schiphol noodzakelijk is. Een door alle partijen gedeelde belangrijke conclusie was dat wanneer Nederland de totale marktvraag in

2020 wil accommoderen, gegeven de criteria voor gelijkwaardige bescherming, de inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is voor de herallocatie van niet-mainportgebonden verkeer. Schiphol is in de visie van de Alderstafel onderdeel en kern van een luchthavenstelsel in Nederland, waarin elke luchthaven zijn eigen specialisatie kent. Schiphol specialiseert zich op het hub- en mainportgebonden verkeer.

Wanneer gereflecteerd op de destijds gemaakte afweging in het licht van de thans beschikbare feitelijke gegevens dan leidt dat tot de volgende waarneming:

Het aantal gehinderden rond Schiphol kan worden afgezet tegen die rond Lelystad. Rond Schiphol zijn er 149.000 gehinderden bij 495.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol (bron: Evaluatie Gebruiksprognose 2017). Bij Lelystad is het aantal ernstig gehinderden door de vele gezamenlijke inspanningen die zijn gepleegd beperkt tot 146 ernstig gehinderden binnen de 48dB(A)Lden bij 45.000 vliegtuigbewegingen (bron: geactualiseerde MER-gegevens Lelystad Airport, februari 2018). Dit leert dat er rond Schiphol ruim 1000x zoveel gehinderden zijn als bij Lelystad op het moment dat daar 45.000 vliegtuigbewegingen worden afgewikkeld. Daar zit dan bij Schiphol de 10% woningbouw vanaf 2005 nog niet in meegerekend. Wanneer dat wordt verdisconteerd en het aantal gehinderden per vliegtuigbeweging wordt omgerekend, betekent dat dat elke extra vliegtuigbeweging op Schiphol 100x zoveel gehinderden binnen de wettelijke contouren oplevert in vergelijking met Lelystad.

Bijlage 3 – Contouren verdere stappen gericht op hinderbeperking en leefbaarheid

In de maatschappelijke consultatie - met name de internetconsultatie en de huiskamergesprekken - van de afgelopen maanden zijn tal van suggesties gedaan voor nieuwe hinderbeperking en versterking van de leefbaarheid.

Partijen – in ieder geval sector, rijk en provincie Noord-Holland - zullen met elkaar in gesprek gaan over deze suggesties met de intentie om daarover afspraken te maken, inclusief een financiële paragraaf en een heldere rolverdeling. Partijen hebben de bedoeling om uiterlijk op 30 juni 2019 tot resultaat te komen. In de gesprekken zal ook aandacht worden besteed aan de rol van de bewonersdelegatie in het uitvoeringsprogramma.

Elementen die in de gesprekken een plaats krijgen zijn onder meer:

- Onderzoek naar mogelijkheden hoger aanvliegen op de primaire banen, zonder dat dit negatieve consequenties heeft voor de secundaire banen.
- Verkennen van de mogelijkheden om de piekuurcapaciteit te verhogen waardoor de inzet van secundaire banen wordt verminderd.
- Aanvullend op het geluidspreferentieel baangebruik zal de sector nog meer gaan sturen op zoveel mogelijk inzetten van de geluidspreferente baan. Zo zal bijvoorbeeld het verkeersaanbod verder worden geoptimaliseerd door het verkeer anders te verdelen over de sectoren zodat er meer verkeer op de geluidspreferente banen wordt afgehandeld. Daarvoor zullen prestatie-afspraken worden gemaakt.
- Onderzoek om via de inrichting van de fysieke leefomgeving het grondgeluid te mitigeren in samenwerking met de LTO en lokale agrarische ondernemers.
- De opzet en financiering van een meetnetwerk. Op verzoek van de ORS geeft de KNMI op een onafhankelijke wijze invulling aan dit meetwerk dat zodanig wordt ingericht dat aansluiting plaatsvindt bij het landelijk aangekondigde programma – met betrokkenheid van KNMI, NLR en RIVM – waarmee ook input in de berekeningen kan worden gevalideerd.
- Wijze van klachtenafhandeling met inrichting van een ombudsfunctie om ‘schrijnende gevallen’ tijdig te signaleren en te ondersteunen in hun zoektocht naar een passende oplossing in de gegeven persoonlijke situatie.
- Isolatiemaatregelen in gebieden die inmiddels feitelijk binnen de oorspronkelijk geldende isolatiecontour vallen inclusief een voorziening voor die gevallen waarin de isolatievoorziening inmiddels is gedateerd en de garantietermijnen zijn verstreken.
- Ligging van het *waypoint* in de bocht op de vertrekroute bij Uithoorn.
- Om de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol te verbeteren worden er afspraken gemaakt over maatregelen voor de periode tot en met 2030. Hierbij valt te denken aan transformatie, vergroten van sloopzones, aan- of verkoop van woningen, verhuisvergoedingen, isolatiemaatregelen en innovatief bouwen. Hiertoe worden door de hierboven genoemde partijen gerichte afspraken gemaakt.
- Partijen gaan met elkaar na hoe voldoende middelen beschikking kunnen worden gesteld voor verdere maatregelen gericht op hinderbeperking en leefbaarheid.

En specifiek voor de nacht, naast de genoemde reductie van het aantal vliegtuigbewegingen naar 29.000:

- Voorstel(len) voorleggen in ORS t.a.v. nachtelijke naderingsroutes en CDA's bij noordelijk en zuidelijk baangebruik naar de Zwanenburgbaan (baan 36C en 18C).
- Voorstel(len) voorleggen in ORS t.a.v. nachtelijke naderingsroutes en CDA's op de Buitenveldertbaan (baan 27).
- Onderzoek naar de evt. mogelijkheid om special SIDs te ontwerpen vanaf de Zwanenburgbaan in de nacht in oostelijke richting (vanaf baan 36C).
- Artip2C heropenen na implementatie iCas.

Bijlage 4 – Voorstel 4e baanregel

De vierde-baan-regel, meer specifiek de drie uitzonderingen, zijn aangescherpt om misverstanden te voorkomen, en worden nu vastgelegd in de regelgeving. Vervolgens zal LVNL deze aanscherping vertalen in de bedrijfsvoering en door de *airlines* zullen operationele maatregelen worden genomen. De partijen zullen aan de hand daarvan in 2020 kunnen vaststellen dat de gevraagde maatregelen zijn genomen. Vervolgens is het aan het ILT om de toepassing te beoordelen en waar nodig sancties op te leggen

- Gemiddeld gebruik 4e baan: 40
- Dagmaximum van max 80 per dag, met als uitzonderingsgronden:

- a. Baanonderhoud
- b. Uitzonderlijk weer
- c. Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

- a. Baanonderhoud

Indien als gevolg van baanonderhoud de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10% lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkkwaliteit. Voor de duur van deze situatie worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

- b. Uitzonderlijk weer

Uitzonderlijk weer wordt als volgt gedefinieerd:

- Beperkte zichtomstandigheden (BZO) in de CTR Schiphol: indien de wolkenbasis (*ceiling*) kleiner of gelijk is dan 300ft en/of het horizontaal zicht kleiner of gelijk dan 1500 meter.
- Harde wind in de TMA en/of CTR Schiphol: minimaal krachtige wind (windkracht 6) of meer.
- Sneeuw in de TMA en/of CTR Schiphol.
- Onweerswolken in de TMA, CTR Schiphol en/of sectoren.

Indien als gevolg van deze omstandigheden:

- a. de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10 procent lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én
 - b. het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit
- kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkkwaliteit. De aantallen voor het gebruik van de vierde baan die gedurende die situatie worden bij het bepalen van het aantal voor het totale gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

- c. Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

In geval van omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd door onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden, als gevolg waarvan de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10 procent lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze (lagere) uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan ten behoeve van het herstel van de netwerkqualiteit. Voor de duur van deze situatie worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend. Het gaat nadrukkelijk om uitzonderlijke gebeurtenissen zoals indertijd de problemen veroorzaakt door de aswolk, de internationale top met inzet van de Polderbaan als opstelplaats voor vliegtuigen en dergelijke, maar nadrukkelijk niet om *bunching*.

De formulering van deze uitzonderingsgronden in de formele regelgeving wordt door het Ministerie voorgelegd aan de partijen in het College van Advies van de ORS.

Of er in de praktijk sprake is van onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden zoals in de regelgeving omschreven, wordt beoordeeld door de onafhankelijke ILT.

De sector neemt operationele maatregelen, zoals reeds overeengekomen in 2015, om de 4^e baanregel na te kunnen leven. Indien door de ILT wordt vastgesteld dat alle inspanningen zijn verricht om deze norm na te leven en er toch sprake zou zijn dat de afgesproken maxima niet inpasbaar zijn, dan kan het, in combinatie hiermee met deze maatregelen, nodig zijn om, gedurende een bepaalde periode van het jaar, binnen de afgesproken norm van het dagmaximum, ruimte te maken.

Bijlage 5 – Brief Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) d.d. 20 december 2018

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Omgevingsraad Schiphol
De heer J.G.M. Alders
Polarisavenue 85b
2132 JH HOOFDORP

Betreft: ORS Advies

Geachte heer Alders,

Afgelopen woensdag, 19 december 2018, hebben wij in de BRS gesproken over het conceptadvies dat u onlangs stuurde. Wij zijn tevreden dat de meeste ingrediënten uit de BRS-inzet (het onderscheid tussen een periode tot 2023 en daarna, elementen van belang voor de luchtvaartnota en de luchtruimherziening, het onderzoek naar ultrafijnstof RIVM, de hervatting van de GES-onderzoeken, het Akkoord Duurzame Luchtvaart, een programmatische aanpak voor meten versus rekenen en de integrale veiligheidsanalyse) een plek in uw conceptadvies hebben gekregen en als voorwaarden zijn opgenomen. Ook waarderen wij dat de sector heeft aangegeven, los van de advisering, op diverse thema's stappen te willen zetten (CO₂, substitutie, (ultra)fijnstof, de nacht, onderzoek naar hinder beperkende maatregelen, implementatie van het OVV rapport, toewerken naar gebiedsgerichte programma's om de leefbaarheid te verbeteren).

Niettemin willen wij als BRS eerst concrete resultaten op deze punten boeken alvorens er verder kan worden gesproken over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Zoals de luchtvaartsector zelf aangeeft, moeten daarvoor de randvoorwaarden vooraf concreet en eenduidig worden geformuleerd. Daar voldoet het huidige voorstel niet aan. Wij willen nadrukkelijk een herhaling van de aanpak uit 2008 voorkomen waarbij afgesproken intenties uiteindelijk niet altijd uitvoerbaar bleken te zijn en dat daaraan vooraf geen gevolgen aan waren verbonden. Dat heeft de onderlinge relaties onnodig onder druk gezet en heeft het wantrouwen van de omgeving jegens de sector gevoed.

De afgelopen gesprekken tussen luchtvaartsector en omgeving laten naar onze opvatting overigens helder zien dat er een goede basis is voor het herstel van vertrouwen tussen de sector en omgeving. Om het vertrouwen daadwerkelijk terug te winnen moeten er nu eerst concrete stappen worden gezet inzake de leefbaarheid.

De BRS is zeker bereid, ook in het kader van de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en de Noord- en Zuidvleugel, om verder te praten over de toekomst van Schiphol en de daaraan verbonden hub-functie. Er dient dan wel in april 2020 concrete vooruitgang te zijn geboekt op de hierboven genoemde onderwerpen. Wij stemmen dus niet in met een besluit voor november 2020.

In dit verband hecht de BRS er aan dat de minister snel duidelijkheid geeft over de concrete functie, inpasbaarheid en openstelling van vliegveld Lelystad in relatie tot de selectieve ontwikkeling van Schiphol. Die helderheid ontbreekt nu. Daardoor zijn de genoemde getallen (voor zowel de eerste als de tweede tranche) enkel gebaseerd op veronderstellingen, intenties en verwachtingen en bieden ze geen enkele zekerheid.

Wij blijven daarom dan ook bij ons advies dat het kabinet nu snel een Luchthavenverkeer- en een Luchthavenindelingbesluit neemt voor 500.000 vliegbewegingen conform de afspraken uit het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Daarmee komt er een einde aan het gedogen en ontstaat er rechtszekerheid voor de omgeving. Dit biedt voorts de sector de door henzelf gevraagde ruimte om het vertrouwen terug te winnen en resultaten te laten zien.

Ten aanzien van de opmerkingen in het conceptadvies over het onderwerp “wonen en vliegen” wijzen wij u erop dat hierover kortgeleden afspraken zijn gemaakt tussen het kabinet en de betrokken provincies en gemeenten. Nog los van het feit dat ruimtelijke ordening geen zaak is van de ORS, is er is geen enkele aanleiding die afspraken met het kabinet nu te wijzigen of aan te vullen. Wij verwijzen hierbij nogmaals naar de brief van de minister dd. 16 oktober 2017, waarbij zij meldt dat afgesproken is dat “partijen met elkaar in overleg gaan als er significante wijzigingen in de ontwikkeling van Schiphol zijn met (nu nog) niet voorziene effecten voor de geluidhinder en woningbouw”. De MER laat zien dat daar geen sprake van is.

Tot slot, de suggestie die u in uw concept aanbiedingsbrief ten aanzien van de 50/50 regel aan ons toeschrijft, is onjuist. De ruimte binnen de huidige regels voor gelijkwaardigheid die het MER biedt wordt door ons nadrukkelijk niet gehonoreerd noch door de sector geclaimd. De BRS is juist van mening dat daartoe eerst de grondslagen van de gelijkwaardigheidscriteria moeten worden heroverwogen. Ook dat is een discussie waar wij het komende jaar graag voor willen gebruiken.

Wij verzoeken u ons standpunt niet op te nemen in de aanbiedingsbrief maar de inhoud van deze brief integraal op te nemen in uw advies aan de minister.

Hoogachtend,

A. Tekin

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Bijlage 6 – Brief Bewonersdelegatie d.d. 17 januari 2018

Omgevingsraad Schiphol
De heer J.G.M. Alders
Polarisavenue 85b
2132 JH Hoofddorp

Hoofddorp, 17 Januari 2019

Betreft: ORS Advies

Geachte heer Alders, beste Hans

De bewonersgeleding heeft de afgelopen weken ruggespraak kunnen houden over het concept advies Hoofdlijnen 2018-2028.

Zoals ook al bleek uit de gehouden maatschappelijke consultatie is het draagvlak voor Schiphol snel afgebrokkeld in de afgelopen jaren. Als belangrijkste oorzaken zien wij het bereiken van een kritische grens met betrekking tot het aantal vluchten dat de omgeving kan dragen, het niet nakomen van afspraken, en de gewijzigde maatschappelijke opvattingen over luchtvaart in het algemeen. De impact hiervan is zelfs door enkele bewonersvertegenwoordigers onderschat, waardoor het voorliggende concept advies vrijwel unaniem door onze achterban wordt afgewezen.

In deze brief gaan wij globaal in op de bevindingen uit deze ruggespraak. Het betreft nadrukkelijk geen gedetailleerde beoordeling van de voorliggende tekst en de gewenste wijzigingen hiervan. Wij hebben waardering voor de gedane inzet door de verschillende partijen in de afgelopen periode. Hoewel wij een groot aantal punten hebben voor het vervolg van het adviestraject, zien wij wel degelijk mogelijkheden om tot een breed gedragen advies te komen. In ieder geval zitten de omgevingspartijen (Bewonersdelegatie, BRS en MNH) nu op een vergelijkbare lijn waardoor er een stevige basis is gelegd voor een breed gedragen advies. Herstel van vertrouwen tussen de sector en omgeving is zoals BRS ook aangeeft een cruciale factor voor het ontwikkelen en uitvoeren van een gedragen advies. Daarom zijn wij voorstander van een gefaseerd advies waarvoor wij een aanzet zien. Verder constateren wij dat bij Schiphol bereidheid ontstaat om te werken aan herstel van vertrouwen.

Het ontbreken van vertrouwen bleek heel duidelijk bij de ruggespraak. Heel concreet is onze achterban niet bereid om te gaan praten over verdere groei van Schiphol zolang de bestaande afspraken nog niet zijn nagekomen. Of anders gesteld: "de 500.000 vluchten zijn nog niet verdiend maar worden wel al uitgevoerd". De groei van het luchtverkeer zou gepaard gaan met een continue vermindering van het aantal gehinderden zoals ook bevestigd in het Regeerakkoord. De praktijk is echter dat het aantal vluchten fors is gestegen, maar het aantal gehinderden is niet verminderd maar juist gestegen. Met als verzwarende factor dat het aantal berekende gehinderden de hinderbeleving ernstig onderschat. Bewoners wachten verder al jaren op toegezegde maatregelen zoals bijvoorbeeld reductie van het aantal nachtvluchten (wat weer een compensatie was voor het niet uitvoeren van de toegezegde glijvluchten). Of een bepaald baangebruik is bijvoorbeeld niet gerealiseerd en dit is 'opgelost' door de regels aan te passen aan de niet optimale uitvoering. Een uitspraak die wij daarbij hoorden was: "De regels bepalen niet wat Schiphol doet, maar Schiphol bepaalt wat de regels doen."

Wij zien een voorstel van maximaal 500.000 vluchten t/m 2023 vanwege een sterk vertraagde levering van bestaande afspraken dan ook als een blijk van grote redelijkheid van bewoners. Verder is voor herstel van vertrouwen het belangrijk om fase 1 pas te starten indien alle bestaande

afspraken zijn nagekomen.

De "noodkreet" van de home carrier om na 2020 de capaciteit te verhogen op Schiphol wordt onnodig geacht bij het nakomen van de afgesproken Selectiviteit. Schiphol heeft actief niet mainportgebonden verkeer aangetrokken en heeft de capaciteit versneld verbruikt. Ook merken wij op dat Selectiviteit door uitplaatsing naar Lelystad niet de enige optie voor Selectiviteit betreft. Wij zien daarnaast nog veel groeiruimte voor de mainport door een beter gebruik van de huidige capaciteit. Bij een aanhoudend plafond van de capaciteit ontstaat er vanzelf door marktwerking een prikkel voor de airlines om de slots Selectiever in te zetten waardoor het niet mainportgebonden verkeer wordt vervangen door mainportgebonden verkeer. Substitutie door trein is een andere mogelijkheid. Wij willen vooruitlopend op de nog te onderzoeken mogelijkheden van uitplaatsing naar Lelystad dit alvast onder de aandacht brengen. Ook zien wij het gevaar dat bij het ontbreken van instrumenten voor de slotcoördinator eventuele extra capaciteit alleen maar leidt tot meer niet-mainportgebonden verkeer dat niet bijdraagt aan de primaire functie van Schiphol en het potentieel zelfs kan bedreigen.

Bij de hinderbeperking als voorwaarde voor fase 1 missen wij zaken met betrekking tot de uitvoering van eerdere adviezen. Wij willen dan ook verzoeken om eerst een gezamenlijke evaluatie te doen van de uitvoering van het huidige akkoord en de werking daarvan in de praktijk waaronder het baan- en routegebruik. Ook ontbreekt de evaluatie van NADP2.

Wij waarderen de verdere uitwerking van de uitzonderingsgronden van de vierde baan-regel. Wel zijn wij bezorgd over het tegelijkertijd weer introduceren van een nieuwe uitzonderingsgrond zonder eenduidige criteria waardoor de geschiedenis zich weer kan herhalen.

Wij waarderen ook dat er een nationaal afwegingskader komt voor de ruimte van eventuele groei van Schiphol. De scope van het afwegingskader achten wij echter te beperkt. Naast geluidsimpact (hinder en gezondheid), zouden ook de andere factoren die invloed hebben op gezondheid (zoals de uitstoot van schadelijke stoffen) meegenomen moeten worden. Veiligheid van omwonenden en klimaatimpact zijn andere factoren die thans nog ontbreken. Voor de veiligheid van omwonenden verwachten wij dat de aanbevelingen ter zake van de Onderzoeksraad voor Veiligheid integraal worden opgevolgd.

Het nu al maken van groeiafspraken na 2023 (fase 2) terwijl de bijbehorende maatregelen (zoals convenant hinderbeperking) nog niet eens zijn uitgewerkt laat staan geïmplementeerd, kan in de toekomst leiden tot nieuw verlies van vertrouwen. Het maken van een groei-afpraak is verder ook onlogisch indien er nog een afwegingskader ontwikkeld gaat worden ter bepaling van de ruimte daarvoor. Ook is er nog geen duidelijkheid over het vervangingspotentieel bij substitutie door trein. Een andere onzekerheid is dat de aanbevelingen van de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur met betrekking tot het bepalen van een optimale omvang voor de mainport nog niet zijn opgevolgd. Derhalve stellen wij voor om de ontwikkelalternatieven te bespreken aan het einde van fase 1 nadat er meer duidelijkheid is over deze en andere onderzoeken.

Ten slotte achten wij het noodzakelijk om samen met de andere partijen zo snel mogelijk een einde te maken aan de huidige gedoogsituatie. Dit dient uiterlijk met ingang van het gebruiksjaar 2020 afgerond te zijn. Wij stellen voor om hiervoor een fase 0 te introduceren in het advies als een activiteit die met prioriteit door de Omgevingsraad Schiphol wordt opgepakt.

Wij nemen aan dat wij de onderwerpen in deze brief verder kunnen bespreken als onderdeel van de hervatting van het adviestraject en dat de resultaten daarvan terecht komen in een volgende versie van het advies. Mocht dit onverhoopt niet mogelijk zijn dan verzoeken wij u om deze brief integraal toe te voegen aan uw advies. Bovendien moeten alle passages daarin die instemming suggereren met volumegroei worden geschrapt.

Hoogachtend, bewonersdelegatie ORS

Win Brouwer, Matt Poelmans

Bijlage 7 – Visiedocument sector d.d. 23 oktober 2018

Sector visie ORS advies 2030: ontwikkeling in balans

Datum: 23 oktober 2018

In dit document beschrijft de sector (Royal Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland, de KLM en de BARIN) haar visie op het ORS Advies 2030. In ieder hoofdstuk wordt in 'grijs' de feitenbasis weergegeven en in 'licht blauw' de inzet van de sector op de verschillende elementen van het advies.

1. De luchthaven Schiphol

1.1. Het regeerakkoord 2017-2021

Op de luchthaven Schiphol wordt connectiviteit geboden die bijdraagt aan de Nederlandse samenleving, kenniseconomie en handel. De luchthaven Schiphol, het uitgebreide netwerk van frequenties en bestemmingen en de omliggende metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de mainport Schiphol.

Het regeerakkoord bouwt voort op de eerder afgesloten Aldersakkoorden waarbij de balans tussen lusten (mainport ontwikkeling) en lasten (hinder) hand in hand gaan.

“Een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats. De afgelopen jaren is de luchtvaart sterk gegroeid en die trend zet naar verwachting door. Dit leidt tot een aantal uitdagingen.

Schiphol zit tegen het afgesproken vluchtenplafond tot 2020, regionale luchthavens groeien, omwonenden ervaren (geluid)hinder en de sector heeft een forse klimaatopgave”

Bron: regeerakkoord 2017-2021 'Vertrouwen in de Toekomst' d.d. 10 oktober 2017

1.2. Lusten en lasten van vliegen

De vraag naar mobiliteit is fors gestegen. Tegelijkertijd is de samenleving zich meer bewust geworden van de keerzijde van vliegen. De luchtvaartsector heeft oog voor de impact die de gestegen vraag naar vliegen heeft voor geluidshinder en CO₂-emissies. Zij beseft ook dat omwonenden van Schiphol onevenredig de lasten voor de nationale lusten dragen.

De lusten van vliegen in termen van werkgelegenheid en het belang voor het vestigingsklimaat en de Nederlandse economie zijn belangrijke verworvenheden. Het is bijzonder dat iedere Nederlander in het vliegtuig kan stappen en vanaf Schiphol rechtstreeks is verbonden met ruim 300 bestemmingen wereldwijd.

De luchtvaartsector zorgt voor circa 370.500 banen in Nederland en voegt ruim 27 miljard euro toe aan het Bruto Nationaal Product.

Bron: Rapport Intervistas, 2015

1.3 Langdurige stilstand heeft consequenties

De dynamiek in de luchtvaart is groot en verdere stilstand na 2020 zal een negatieve impact hebben op de kwaliteit van het netwerk. Overstappende passagiers zullen kiezen voor hubs in omliggende landen, waardoor deze luchthavens zich wel verder zullen ontwikkelen en investeren in de kwaliteit

van het netwerk. Dit leidt tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol en dus ook van Nederland. We moeten de mogelijkheid houden Nederland te verbinden met bestaande en nieuwe economische centra, zoals in India.

1.4 Ontwikkeling in balans

De afgelopen jaren is al veel bereikt op het gebied van hinderreductie in balans met een groei van het wereldwijde netwerk en de economie. Wil de sector blijven inspelen op de mobiliteitsvraag dan is het belangrijk dat deze groei gebalanceerd zal plaatsvinden. Dit betreft de balans tussen economie en de omgeving. Voorwaardelijk hierbij is de veiligheid.

2. Veiligheid

Veiligheid is de topprioriteit van de Nederlandse luchtvaartsector en daarom wil de sector dat luchtvaart de veiligste manier van vervoeren blijft.

Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.

Bron: Regeerakkoord 2017-2020

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft in april 2017 aanbevelingen gedaan in het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol. De Minister geeft in haar brief op 21 december 2017 hierbij het volgende aan:

“De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft in april 2017 aanbevelingen gedaan in het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol. De OVV stelt in het rapport dat er geen signalen zijn dat de veiligheid op Schiphol nu onvoldoende is. De OVV biedt waardevolle aanknopingspunten om de veiligheid te blijven borgen en te verbeteren als Schiphol in de toekomst groeit.

Eén van de aanbevelingen is om bij cruciale besluiten over (de groei van) Schiphol de gevolgen voor veiligheid in de volle breedte te beoordelen. In opdracht van het ministerie voert het NLR momenteel een analyse uit naar de veiligheidseffecten van (een beperkte) groei van het aantal vliegtuigbewegingen boven de 500.000, binnen het huidige operationele concept.”

Bron: Kamerbrief 21 december 2017 ‘Toekomstige ontwikkeling van Schiphol’

De NLR heeft inmiddels de analyse naar de veiligheidseffecten uitgevoerd en gepresenteerd in het College van Advies (CvA) van 9 februari 2018 en komt hierbij tot de volgende conclusie:

“Vastgesteld is dat concrete beheersmaatregelen genomen zijn of genomen kunnen worden die naar verwachting de negatieve effecten van verkeersgroei op de ongevalskans per vliegbeweging wegnemen. De autonome verbetering van de veiligheid van het vliegverkeer heeft - naast de specifieke beheersmaatregelen van de Schipholactoren - eveneens invloed op de veiligheid op Schiphol. Deze autonome ontwikkeling reduceert naar verwachting de ongevalskans per vliegbeweging op Schiphol met gemiddeld ongeveer 3 procent per jaar. De combinatie van in deze studie geïdentificeerde Schiphol-specifieke beheersmaatregelen en autonome verbeteringen van de veiligheid maken beperkte verkeersgroei binnen het huidige operationele concept van Schiphol mogelijk, zonder dat de kans op een ongeval per jaar toeneemt. ‘Binnen het huidige operationele concept’ betekent: zonder verhoging van de piekruurcapaciteit en zonder aanpassing van het huidige systeem waarbij wisselingen van baancombinatie plaatsvinden (mede) aan de hand van baanpreferenties op basis van geluid.”

“Beperkte groei is gedefinieerd als een groei naar maximaal 550 duizend vliegbewegingen binnen een paar jaar na 2020 (10% groei in vergelijking met het huidige maximaal aantal vliegbewegingen van 500 duizend).”

“Toekomstige inzichten en ontwikkelingen kunnen leiden tot andere of aanvullende maatregelen of tot de conclusie dat bepaalde beheersmaatregelen niet nodig zijn”

Bron: Integrale Veiligheidsanalyse februari 2018, NLR

De sector heeft op basis van haar eigen ambitie en naar aanleiding van de aanbevelingen van de OVV een sector integraal veiligheidsmanagement systeem (ISMS) ingericht. Door dit systeem is de sector in staat om in gezamenlijkheid risico analyses uit te voeren en veiligheidsverbeteringen van zowel luchtzijdige als grondzijdige operationele interfaces te inventariseren en te beoordelen.

De sector verwijst naar de eerder genoemde Integrale Veiligheidsanalyse (februari 2018, NLR) voor een beschrijving van beheersmaatregelen die voorhanden zijn om eventuele negatieve effecten van groei weg te nemen. Op korte termijn zal de sector komen met een update van deze beheersmaatregelen in de roadmap 'safety improvement Schiphol'. Deze roadmap maakt de voortgang inzichtelijk van de acties van de sector naar aanleiding van eigen initiatieven, de aanbevelingen van het OVV en de maatregelen genoemd in de Integrale Veiligheidsanalyse. De roadmap bevat gerealiseerde maatregelen, maatregelen die in onderzoek zijn en maatregelen welke geïmplementeerd worden. De roadmap is een levend document, dat wil zeggen dat op basis van behaalde resultaten de roadmap periodiek geactualiseerd wordt.

3 In balans met de economie

De ontwikkeling van luchtvaart wordt aangedreven door de ontwikkeling van de economie. We zien dit wereldwijd. Het is onverstandig de capaciteit veel sneller te ontwikkelen dan groei van de (onderliggende) economie. Het omgekeerde is evenzeer niet goed omdat economische groei geremd wordt als capaciteit niet op orde is.

Voor de ontwikkeling na 2020 wordt uitgegaan van de studie Welvaart en Leefomgeving 2015 (WLO), een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Dit is een uitgebreid scenario waarin verschillende socio-economische factoren, de verwachte marktvraag en vlootontwikkeling zijn meegewogen. Het WLO-laagscenario op Schiphol geeft een gemiddelde groei van 1,84%, het WLO-hoogscenario geeft een gemiddelde groei aan van 2,26% op Schiphol.

Bron: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's, CPB/PBL, 2015

De sector zet in op een gematigd groeipad. Hierbij wordt uitgegaan van het conservatieve WLO-laagscenario van een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,84%. Hierbij gaat de sector ervan uit dat dit percentage van 1,84% op Schiphol met in begrip van Lelystad zal plaatsvinden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er uitsluitend Schiphol verkeer naar Lelystad gaat en dat er op Lelystad geen autonome groei zal plaatsvinden. Voor deze matige groei dient een systematiek voor de gemiddelde groei te worden gehanteerd die het volume van Schiphol (met in begrip van Lelystad) bevat en die in het LVB kan worden vastgelegd.

Door deze systematiek ontstaat een basis voor het gecontroleerd gefaseerd uitgeven van de beschikbare capaciteit in jaarlijkse tranches. Door uit te gaan van het lage en gelimiteerde scenario met betrekking tot de marktvraag, door het niet volledig benutten van de milieuruimte en door de groei ook op Lelystad te laten plaatsvinden, is er sprake van gematigde groei. Daardoor zal zeer waarschijnlijk niet de volledige marktvraag geacommodeerd worden.

4. In balans met de omgeving

De sector heeft al veel bereikt op het gebied van hinderbeperking. Zo hebben de luchtvaartmaatschappijen honderden miljoen geïnvesteerd in nieuwe vliegtuigen. Om geluidshinder voor woonkernen te verminderen is een systeem van preferentieel baangebruik door LVNL gerealiseerd. Het 'omvliegen' leidt jaarlijks tot tientallen miljoenen aan extra kosten voor de luchtvaartmaatschappijen. Daar bovenop hebben de luchtvaartmaatschappijen ruim €750 miljoen bijgedragen aan het isoleren van woningen en planschade compensatie aan bewoners. De sector zal de hinderbeperking, de balans met de omgeving doorzetten in het volgende decennium en nieuwe hinderbeperkende maatregelen voorstellen.

4.1 MER rapportage en de 50/50 verdelingsregel

De hinderbeperking die door de sector is gerealiseerd zal tot uitdrukking komen in de MER rapportage. In de MER rapportage wordt ook de 50/50 verdeling van de milieuwinst beschreven. Er zullen diverse varianten van de formule worden gepresenteerd, met de bijbehorende effecten. De sector is bij de 50/50 verdeling uitgegaan van het Aldersakkoord 2015. Waarbij de hinderbeperking tot 500.000 ten goede komt aan de sector en de hinderbeperking daarna geldt volgens het 50/50 principe.

"De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei. De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de sector"

Bron: Aldersakkoord 2015

Echter, in het regeerakkoord is gekozen om alle hinderbeperking volgens het 50/50 principe te verdelen.

"De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden"

Bron: Regeerakkoord 2017-2020

De berekening van de milieuwinst vindt zijn basis in het Aldersakkoord 2008 waarbij de milieuwinst wordt uitgedrukt in het aantal ernstig gehinderden.

"Als gevolg van het totaal pakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden"

Bron: Aldersakkoord 2008

De sector zet in op de berekening van de milieuwinst zoals verwoord in het regeerakkoord. Dit is circa 25.000 bewegingen minder dan de uitleg van het Aldersakkoord 2015. De berekening zal hierbij tot uitdrukking moeten komen in het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden conform de oorspronkelijke hinderdoelstelling van 5% vastgelegd in het Aldersakkoord 2008.

4.2 De vierde baan regel en het NNHS

"Constaterende dat Schiphol belangrijke inspanningen heeft verricht en resultaten heeft geboekt op het gebied van hinderbeperking;

constaterende dat Schiphol de beloning daarvoor mogelijk niet uitgekeerd kan krijgen als groeiruimte vanwege het volume beperkende effect van de vierdebaanregel;

overwegende dat hiermee in de praktijk afbreuk wordt gedaan aan de grondgedachte dat de luchtvaartsector een deel van de milieuwinst die binnen de criteria voor gelijkwaardigheid wordt gerealiseerd, kan gebruiken voor verder groei; verzoekt de regering, tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volume groei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren"

Bron: Motie Visser, 10 februari 2016

"Het blijkt dat de regel voor de vierde baan bij 510.000 vliegtuigbewegingen, ten gevolge van het doorschuiven van het verkeer, per saldo geen effect heeft op: het aantal vliegtuigbewegingen per baan; de duur van de inzet van de verschillende banen (wel op de momenten waarop een baan wordt ingezet); de duur van de periodes van rust"....

"Het blijkt dus dat zonder de regel voor de vierde baan de aankomstpunctualiteit van het hub-verkeer bij 510.000 vliegtuigbewegingen op het huidige niveau kan blijven. Daarnaast blijkt, omdat het aantal vliegtuigbewegingen per baan niet verandert, hierbij geen effect op te treden op het aantal woningen met een hoge geluidbelasting, het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden en dus ook niet op de score op gelijkwaardigheid."

Bron: Samenvatting 510k onderzoek, To70 augustus 2013

Gelet op het regeerakkoord, de motie Visser en het uitblijven van het hinderbeperkend effect van de regel vierde baan concludeert de sector dat deze regel niet meer van toepassing kan zijn na 2020.

De sector zet in op een voortzetting van het strikt geluidspreferentieel baangebruik na 2020, waarbij het doel is om de geluidbelasting, uitgedrukt in aantal ernstig gehinderden, te reduceren leidend is.

De bescherming binnengebied wordt binnen het NNHS geborgd door:

- Gelijkwaardigheidscriteria, de criteria ten aanzien van:
 - het maximum toegestaan aantal geluidbelaste woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour
 - het maximum toegestaan aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden contour
 - het maximum toegestaan aantal geluidbelaste woningen binnen de 48 dB(A) Lnight-contour
 - het maximum toegestaan aantal ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) Lnight-contour
- 2+1 slotuitgifte
 - De sector zal de methodiek van 2+1 slotuitgifte op gatetijden continueren voor het hub-systeem. Dit systeem is gebaseerd op alternerende pieken (start- en landingspieken) waarbij in een 2+1/1+2 baanconfiguratie geopereerd wordt.
- Regel 1 t/m 3 baangebruik
 - Regel 1: deze regel borgt dat baancombinaties volgens een vaste strikt geluidpreferente volgorde worden ingezet.
 - Regel 2: deze regel borgt dat de inzet van een tweede start- en/of landingsbaan slechts wordt bijgezet bij voldoende verkeersaanbod.
 - Regel 3: deze regel borgt de verdeling van het landend verkeer over twee gelijktijdig in gebruik zijnde landingsbanen; evenzo voor het startend verkeer over twee gelijktijdig in gebruik zijnde startbanen.

4.3 Hinderbeperkende maatregelen

De sector begrijpt dat de problematiek in het binnengebied groot is en hinderbeperking noodzakelijk is.

De sector zet in op de volgende hinderbeperkende maatregelen:

- Gematigde groei
- Geen groei in de nacht
- Vlootvernieuwing
- Mogelijkheden verkennen tot verdere verhoging inzet geluidpreferente banen en baancombinaties
- Geluidarme naderingen (VNR / CDA)
- Lokale maatregelen met betrekking tot leefomgeving en leefkwaliteit

Gematigde groei

Door het niet volledig benutten van de geboden milieuruimte zet de sector in op gematigde groei.

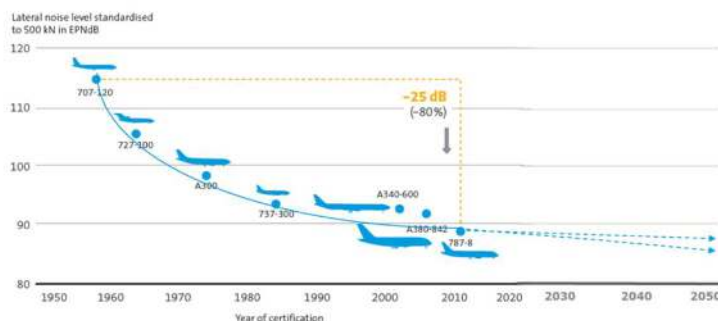
Geen groei in de nacht

Bij het gematigde scenario zet de sector zich in om in het volgende decennium geen groei in de nacht te laten plaatsvinden.

Vlootvernieuwing

Een belangrijke stap in het verminderen van CO₂ uitstoot en geluidhinder is het vernieuwen van de vloot. Luchtvaartmaatschappijen in Nederland investeren vele miljarden in de vernieuwing van hun vloot.

- KLM Groep— KLM, KLM Cityhopper, transavia.com en Martinair Cargo – beschikt over een moderne vloot van zo'n 200 toestellen die geschikt zijn voor verschillende markten en vliegafstanden. Middels een enorm investeringsprogramma heeft KLM in de afgelopen tien jaar de helft van haar vloot vernieuwd. Oude Fokker toestellen zijn vervangen door nieuwe Embraers en voor de reeds in 2014 uitgefaseerde MD11's en de oude Boeings 747 komen nieuwe Boeings 777 en 787 in de plaats. Deze toestellen gebruiken minder brandstof, stoten minder CO₂ uit (35-40% minder dan de voorgaande types) en produceren minder omgevingsgeluid. De Boeing Dreamliner (B787) is zelfs tot 40% stiller dan de Boeing 747.
- TUI heeft fors geïnvesteerd in innovatieve modificaties zoals winglets, sharklets en nieuwe materialen ten behoeve van gewichtsbesparing, efficiëntie en verduurzaming. Daarnaast heeft TUI eerder de B767 vloot vervangen door de B787 Dreamliner (40% stiller en 15% zuiniger) en doorloopt het nu een vlootvernieuwing van B737-NG naar B737MAX (goed voor 15% minder brandstof, 15% minder CO₂ en 40% stiller).
- Corendon Dutch Airlines vervangt eveneens haar B737NG vliegtuigen door de schonere en stillere B737MAX.
- EasyJet vliegt met Airbus A320 NEO die 15% brandstofbesparing opleveren en 50% geluidsreductie tijdens start en landing ten opzichte van de huidige A320. Naast onderzoeken om op termijn elektrisch te kunnen vliegen zijn er ook initiatieven om elektrisch taxiën te realiseren. Gewichtsbesparingen, winglets aanpassingen en wind vectors zijn al toepassingen die zijn geïmplementeerd.
- Daarnaast zijn er vele buitenlandse maatschappijen die hun toestellen van voorgaande generaties vervangen hebben en met een zeer moderne vloot bestaande uit Dreamliners en A-350's naar Schiphol komen (bv. Cathay Pacific, Singapore Airlines, Royal Jordanian, Air Canada etc.). Deze nieuwe generatie vliegtuigen verbruiken minder brandstof, stoten minder CO₂ uit (35- 40% minder dan de voorgaande types) en produceren minder omgevingsgeluid.



Geluidsproductie per vliegtuig daalt per generatie

Mogelijkheden verkennen tot verdere verhoging inzet geluidpreferente banen en baancombinaties

Verhogen uurcapaciteit per baan

Het verhogen van de uurcapaciteit per baan is gunstig voor de totale uurcapaciteit, maar heeft ook een gunstig effect op het geluidpreferent vliegen en op de duur van de in- en outboundpieken.

Verhogen sustainability per baancombinatie

Het verhogen van de betrouwbaarheid van de inzet van (bepaalde) baancombinaties in de praktijk, heeft een gunstig effect op te leveren capaciteit en daarmee voor de sustainability. De sustainability

geeft aan hoeveel procent van de tijd in een jaar de afgegeven uurcapaciteit kan worden gerealiseerd. Omdat een verhoging van deze betrouwbaarheid tevens leidt tot het vaker inzetten van geluidpreferente baancombinaties, heeft dit bovendien een gunstig hinderbeperkend effect.

Verdere optimalisatie afstemming verkeersaanbod en capaciteit

De uurcapaciteit die in de praktijk ook daadwerkelijk wordt geleverd wordt in positieve zin beïnvloed als de beschikbare capaciteit en het verkeersaanbod op enig moment optimaal op elkaar zijn afgestemd. Capaciteitsmanagement gericht op bijvoorbeeld het verminderen van bunchvorming in het luchtruim en op de grond, als ook gericht op het optimaal benutten van latent aanwezige capaciteit dragen hier aan bij. Optimalisatie van het verkeersaanbod met de capaciteit draagt bovendien bij aan het minder snel inzetten van een secundaire baan, zodat ook dit aspect een gunstig hinderbeperkend effect heeft.

Aangepaste sustainability accepteren ten gunste van een hogere piek uurcapaciteit

Tot slot zal de sector onderzoeken of het mogelijk is een aangepaste sustainability te kunnen accepteren ten gunste van een hogere piek uurcapaciteit.

In 2030 streeft de sector, conform de marktvraag, naar een piek uurcapaciteit van 120 (80/40 en 40/80).

Geluidarme naderingen (VNR / CDA)

De sector zet in op een toename van het aantal geluidarme naderingen in de vorm van vaste naderingsroutes en/of Continuous Descent Approaches. Technologische ontwikkelingen die hieraan bijdragen zijn bijvoorbeeld Performance Based Navigation (PBN) en AMAN, waarbij vliegtijden nauwkeuriger worden gemanaged en bewaakt.

Lokale maatregelen met betrekking tot leefomgeving en leefkwaliteit

De sector zet in op lokaal maatwerk op het gebied van leefomgeving en leefkwaliteit middels een gebiedsgerichte aanpak, in overleg met gemeentebesturen en omwonenden

4.4. Duurzame ontwikkeling

Luchtvaart is wereldwijd verantwoordelijk voor 2% van alle CO₂-emissies. Het is van groot belang dat de sector stappen zet om de luchtvaart verder te verduurzamen. Recent is het plan 'Slim en duurzaam' gepresenteerd.

De sector zet samen met partners in op de maatregelen, genoemd in het plan 'Slim en Duurzaam'.

Doel is om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland in 2030 met 35% te verminderen en terug te brengen naar het niveau van 2005. Het plan bevat 7 thema's:

1. Het optimaliseren van vliegroutes en procedures
2. Het stimuleren van schonere vliegtuigen via luchthavengelden
3. De inzet van duurzame brandstof
4. Radicale vlootvernieuwing
5. Inzet internationale trein en andere duurzame vervoersmiddelen op korte afstanden
6. Emissieloze luchthavens

De luchtvaart heeft als eerste sector een wereldwijde afspraak gemaakt ten aanzien van verduurzaming (CORSIA) en de daarbij gestelde doelstellingen zijn ambitieus.

CORSIA

In 2016 is de luchtvaart als eerste sector in VN verband tot concrete wereldwijde afspraken gekomen over het terugdringen van CO₂-uitstoot, georganiseerd in ICAO verband. Via CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Aviation) hebben 72 landen, waaronder Nederland, zich gecommitteerd om de CO₂-emissies van de luchtvaart vanaf 2021 niet verder te laten groeien. Zo draagt de sector bij aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs en de Sustainable Development Goals voor 2030 van de Verenigde Naties. Daarnaast valt de grondoperatie op de luchthavens onder het Parijsakkoord.

4.5 Alternatieven voor vliegen: multimodaal vervoer

De luchtvaart is een onderdeel van een breder mobiliteitsvraagstuk en het is goed om te bekijken welke andere modaliteiten, zoals bijvoorbeeld spoorverbindingen als gelijkwaardige (in termen van tijd/kosten) modaliteit complementair kunnen zijn en bij kunnen dragen aan een verdere ontwikkeling van Europees personen- en goederenvervoer.

Op de korte Europese afstanden – Londen, Brussel, Parijs en Berlijn – zou de trein de eerste keuze kunnen zijn. Op grote afstanden is de vliegtuig de logische keuze. De sector vindt dat het spoor en de luchtvaart goed op elkaar moeten aansluiten en versterken om zo een multimodaal knooppunt te realiseren. Dat kan alleen als er vanuit de overheid één scherpe visie op kwalitatief hoogwaardige mobiliteit in Europa komt.

4.6 Wonen/vliegen

Groeien in balans betekent ook dat het van belang is verstandig met vitale infrastructuur voor de luchthaven om te gaan. Onder belangrijke verkeersaders en in de nabijheid van de luchthaven zou geen woningbouw toegestaan moeten worden. De ervaring leert dat vanuit gebieden in de nabijheid van de luchthaven waar nieuwbouw is gerealiseerd, veel klachten komen (voorbeelden zijn Floriande, Aalsmeer en Uithoorn).

De luchtvaartmaatschappijen worden in genoemd gebied afgerekend op hinderbeperking in termen van het aantal ernstig gehinderden. Het is een voorbeeld van 'dweilen met de kraan open' als de luchtvaartmaatschappijen grote inspanningen en investeringen leveren om dit aantal te verlagen, terwijl aan de andere kant het aantal ernstig gehinderden door woningbouw zou toenemen. In het advies wonen-vliegen zal hier op in moeten worden gegaan. De toename van gehinderden als gevolg van woningbouw mag geen invloed hebben op de ontwikkelruimte van de luchthaven.

Op 1 april 2016 heeft de Staatssecretaris het volgende besluit genomen:

"Voor wat betreft het gebied met hoge geluidsbelasting dichtbij de start- en landingsbanen van Schiphol, het zogenaamde LIB4 gebied, houd ik vast aan strenge beperkingen ten aanzien van woningbouw binnen- en buiten stedelijk gebied.

Voor wat betreft het gebied tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour heb ik met partijen afgesproken dat buiten het bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld

Binnen bestaand stedelijk gebied worden door het Rijk geen beperkingen opgelegd.

Bron: Kamerbrief 1 april 2016

“ Gemeenten en provincies dienen in deze gebieden in hun planvorming rekenschap te geven van de aanwezigheid van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Onlosmakelijk verbonden met deze afspraken over het ruimtegebruik is dat gemeenten een gedegen aanpak voor het informeren van bewoners en het afhandelen van klachten ontwikkelen. Eveneens onlosmakelijk verbonden met het voorgaande is de afspraak dat luchtvaartmaatschappijen worden gevrijwaard van extra kosten als gevolg van de ruimte voor planvorming”

Bron: Kamerbrief 1 april 2016

De sector acht het van groot belang dat de bestuurlijke afspraken gemaakt op 1 april 2016 zorgvuldig worden nagekomen. De garanties dienen over en weer transparant, helder te worden vastgelegd en duidelijk dient te zijn wie aansprakelijk is. Het is hierbij tevens van belang helderheid te hebben over de definitie van ‘Binnen Stedelijk Gebied’ en er zal een centraal nationaal register van woningen bijgehouden moeten worden met bijbehorende afspraken en garanties.

4.7. Selectiviteitsbeleid en Lelystad

De sector verwijst voor wat betreft het selectiviteitsbeleid naar het regeerakkoord:

“Het selectiviteitsbeleid moet beter. Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten”

Bron: regeerakkoord 2017-2021 ‘Vertrouwen in de Toekomst’ d.d. 10 oktober 2017

KLM-Groep wil haar verantwoordelijkheid nemen door leisure georiënteerde vluchten van Schiphol naar Lelystad uit te plaatsen, mits KLM-Groep deze vluchten op Schiphol kan vervangen door mainportgebonden vluchten. De visies onder overige luchtvaartmaatschappijen lopen uiteen en zij wachten de ontwikkelingen rondom Lelystad af totdat de EU commissie de haar toegezonden verkeersverdelingsregel heeft beoordeeld.

Daarnaast hebben Royal Schiphol Group en LVNL de benodigde investeringen in Lelystad Airport gedaan. Hierdoor is deze tijdig beschikbaar voor Europees vakantieverkeer en aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers.

De sector houdt vast aan het afgesproken groeitempo van Lelystad richting 45k in 2043.

De sector zal onderzoeken hoe Schiphol en Lelystad ook in het luchtruim als één systeem kan worden gezien.

5. *Samenvattend: de sector zet in op een veilige, gematigde, gecontroleerde en kwalitatieve groei in balans met de economie en omgeving*

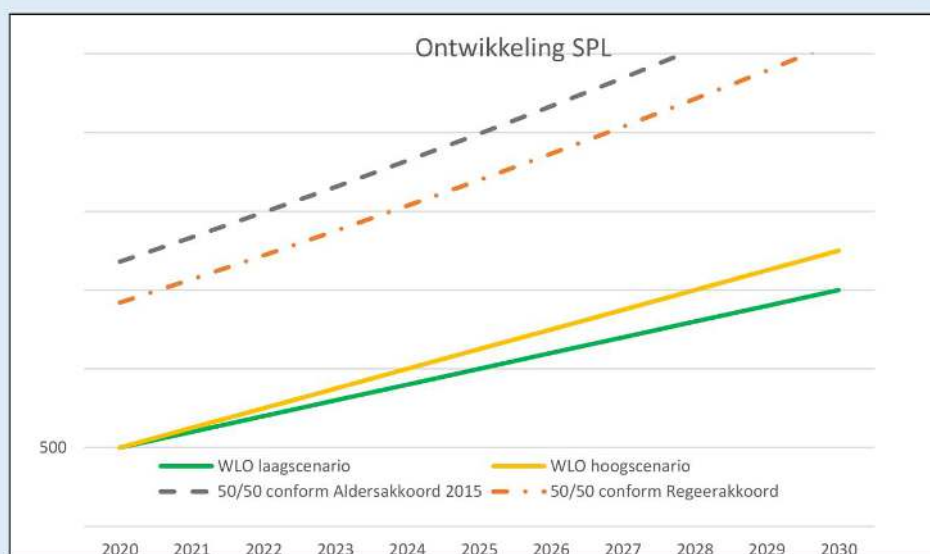
Wil de sector blijven inspelen op de groeiende vraag dan is het belangrijk dat deze groei gebalanceerd zal plaatsvinden. Dit betreft de balans tussen economie en de omgeving. Voorwaardelijk hierbij is de veiligheid.

De sector zit in op een gematigd groeipad. Hierbij wordt uitgegaan van het conservatieve WLO-laagscenario van een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,84%. Hierbij gaat de sector ervan uit dat dit percentage van 1,84% op Schiphol met in begrip van Lelystad zal plaatsvinden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er uitsluitend Schiphol verkeer naar Lelystad gaat en dat er op Lelystad geen autonome groei zal plaatsvinden.

Voor deze matige groei dient een systematiek voor de gemiddelde groei te worden gehanteerd die het volume van Schiphol (met inbegrip van Lelystad) bevat en die in het LVB kan worden vastgelegd.

De sector zet in op de berekening van de milieuwinst zoals verwoord in het regeerakkoord. **Dit zal in 2020 circa 25.000 bewegingen minder zijn dan de uitleg van het Aldersakkoord 2015.**

Het beschreven groeipad van 1,84% voor zowel Schiphol (met inbegrip van Lelystad) blijft ruim binnen de beschikbare milieuruimte na toepassing van de 50-50 regel conform het regeerakkoord. De beschreven milieuruimte is indicatief en zal in de MER worden beschreven.



Opmerking bij de lijnen 50/50 conform Aldersakkoord 2015 en 50/50 conform Regeerakkoord:

In de MER wordt de groeirimte in het jaar 2020 beschreven. Deze groeirimte neemt in de jaren erna verder toe. De aanname hierbij is dat dit jaarlijks uitkomt op ongeveer 2,5% (50/50 verdeling van 5%). Dit percentage is gebaseerd op de historische ontwikkeling welke is geprojecteerd op de komende periode. Deze ontwikkeling is bepaald op basis van de geluidsemissie van vliegtuigtypen zoals deze is vastgesteld bij de geluidscertificatie. Van deze certificatie-niveaus is een openbare lijst beschikbaar van EASA (EASA certification noise levels).