

DATUM 04/06/20

AAN Provinciale Staten Van Utrecht

VAN Rob van Muilekom

DOORKIESNUMMER 3117

ONDERWERP Informatiebijeenkomst luchtvaart 15 april 2020

Bijlagen:

- Statenbrief luchtvaartnota en luchtruimherziening 5 maart 2019
 - Zienswijze Bestuurlijke Regiegroep Schiphol NRD Luchtvaartnota kenmerk 1201928/1201978 (april 2019)
 - Zienswijze Bestuurlijke Regiegroep Schiphol Luchtruimherziening kenmerk 1201928/1283320 (nov 2019)
 - Beantwoording vragen Bart en H. Chidi betreffende Ontwikkelingen omtrent vliegverkeer (d.d. 08-07-2019)
 - Handreiking Samenwerken aan het luchtruim 29 augustus 2019
-

Ten behoeve van de informatiebijeenkomst over luchtvaart ontvangt u hierbij de relevante documenten die het afgelopen jaar aan Provinciale Staten zijn toegezonden. Daarnaast is bijgevoegd een notitie met de stand van zaken over de diverse Schipholonderwerpen en een factsheet Schiphol, waarin diverse termen rond luchtvaart worden toegelicht.

Het programma voor de informatiebijeenkomst luidt als volgt:

1. Introductie: Provincie Utrecht en het luchtvaardossier.
Gedeputeerde Van Muilekom licht de relevantie van de huidige ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart voor de provincie Utrecht toe.
2. Betekenis luchtvaart voor de provincie Utrecht
 - Nadere toelichting hinder (klimaat, luchtverontreiniging, geluidhinder, overzicht klachten in provincie)
 - Bereikbaarheid
 - Ruimtelijke ontwikkelingen; natuur, bouwopgaven, windmolens
 - Economische betekenis
 - Op welke wijze is de inbreng van de provincie Utrecht (incl. gemeenten) georganiseerd
3. Presentatie Luchtruimherziening en luchtvaartnota
Deze presentatie wordt gegeven door Rene Vrugt, programmadirecteur luchtruimtelherziening en Carolien van Balen, omgevingsmanager luchtruimherziening, beide van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Luchtvaart
4. Discussie, vragen.

De informatiesessie

Vanuit PS is het verzoek gekomen om alsnog een informatiebijeenkomst voor PS leden te organiseren over luchtvaart. Een eerdere sessie kon vanwege te weinig aanmelding helaas niet doorgaan. De informatiesessie is nu gepland op 15 april a.s. (via Microsoft Teams)

Ten behoeve van deze informatiebijeenkomst ontvangt u hieronder de volgende achtergrondinformatie over luchtvaart en met name Schiphol.

Inhoudsopgave

1. Geluidhinder Schiphol
2. Overlegorganen
3. Invloed provincie op Schipholbeleid
4. Korte toelichting op de diverse dossiers die spelen op dit moment
5. Verklarende woordenlijst en achtergronddocumentatie

Bijlage 1: geluidscontour Schiphol

Bijlage 2: Toelichting op enkele hoofdonderwerpen en begrippen

1. Geluidhinder Schiphol

De geluidhinder is het meest opvallende milieueffect van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en leidt tot veel klachten. Totaal in 2018: 22000 klachten van ca 1300 inwoners.

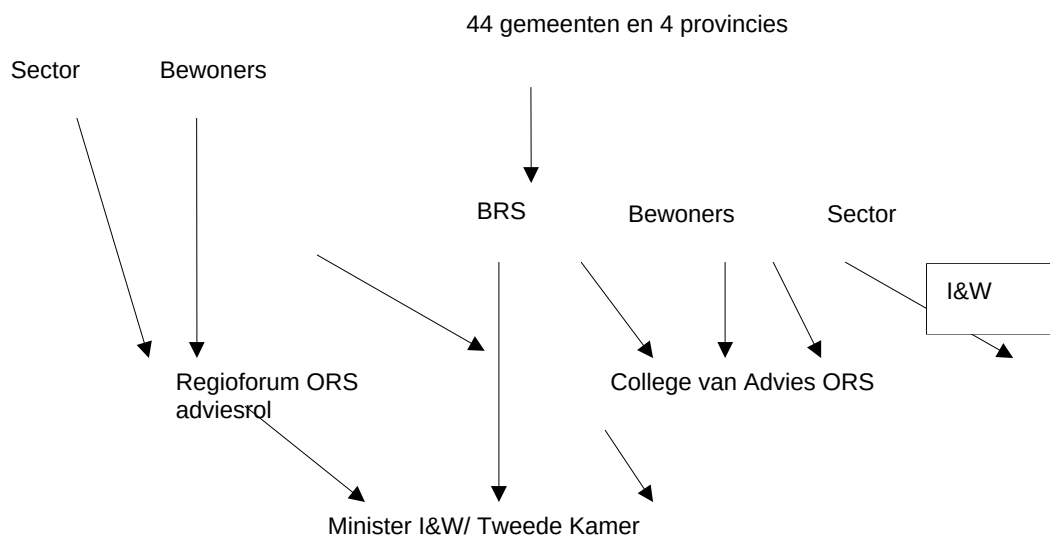
Daarnaast is er vooral in het binnengebied dicht bij de luchthaven ook sprake van luchtvervuiling en veiligheidsrisico's. Door de grote afstand en de vaak heersende ZW-windrichting is in onze provincie de luchtvervuiling niet significant.

De geluidcontouren rond Schiphol leiden tot beperkingen voor woningbouw en raken net een stukje van de gemeente De Ronde Venen. De contouren worden weergegeven in een jaargemiddelde in dB Lden (bijlage 1). Voor geluidhinder is het juridische aandachtsgebied van Schiphol vastgelegd op het gebied binnen de 48dB Lden contour. De WHO heeft recentelijk geadviseerd een waarde van 45dB Lden aan te houden.

2. Overlegorganen

Het Ministerie is het bevoegde gezag voor het luchtzijdig gebruik van het luchtruim. Wel heeft de provincie een bevoegdheid ten aanzien van het aanwijzen van start- en landingslocaties van regionale vliegvelden. Het Rijk betreft de overheden uit de regio rondom Schiphol steeds meer bij haar beleid.

Dat loopt via de volgende overlegorganen:



- **De Omgevingsraad Schiphol (ORS)** is een wettelijk adviesorgaan van het Rijk (www.omgevingsraadschiphol.nl). Hierin overleggen overheden, bewoners, milieubeweging, bedrijfsleven en de luchtvaartsector over geluidhinder en veiligheid rondom Schiphol. De ORS is in januari 2015 ingesteld, als opvolger van de CROS en de Alderstafel. De ORS kent 2 vergaderplatforms:
 - 1) Het **College van Advies**, dit is de plek waar besluitvorming en onderhandeling plaatsvindt (voorheen de Alderstafel). Deelnemers zijn kleine delegaties van overheid, luchtvaartsector, milieubeweging en bewoners. Het College van Advies adviseert rechtstreeks aan de minister van I&W, als voorbereiding voor besluitvorming in de 2^e Kamer. Hierin zijn o.a. de provincies Noord- en Zuid-Holland in vertegenwoordigd.
 - 2) Het **Regioforum** (voorheen de CROS): dit is de plek waar informatie wordt uitgewisseld en discussie plaatsvindt in een grotere groep vertegenwoordigers van overheden, bewoners en sector. De provincie Utrecht is lid van het Regioforum
Op dit moment vindt onder leiding van Pieter van Geel een evaluatie plaats naar het reilen en zeilen van de ORS
- **De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)** is een overlegorgaan van *uitsluitend* de overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland. De BRS is officiële gesprekspartner voor het Rijk namens de gezamenlijke overheden in de regio. Gemeenten kunnen individueel deelnemen aan de BRS-vergaderingen. In totaal vertegenwoordigt de BRS 44 gemeenten en 4 provincies, waaronder Utrecht. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio bij het Rijk en bij de luchtvaartsector te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving en daarin gezamenlijk op te treden

3. Invloed provincie op Schipholbeleid

In de luchtvaartwetgeving ligt de nadruk op het instrumentarium rond luchthavens. De vliegveiligheid is het uitgangspunt bij de regelgeving, aangevuld met geluidhinder en externe veiligheid. Het Rijk is verantwoordelijk voor de nationale vliegvelden, zoals Schiphol en Lelystad. De provincies zijn bevoegd voor de locaties van de regionale vliegvelden, zoals Hilversum en Soesterberg en het tijdelijk en incidenteel gebruik van start- en landingslocaties. De provincie heeft geen zeggenschap over het overvliegend verkeer. Dit ligt geheel bij het Rijk. Inmiddels wordt ook bij het ministerie erkend dat luchtvaart ook van invloed is op provinciale kerntaken op het gebied van ruimtelijke ordening, fysieke leefomgeving, natuur etc.

Overleg ministerie en kerngroepen luchtvaart.

In het kader van dit dossier is er bij belangrijke mijlpalen een bestuurlijk overleg tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de staatssecretaris van Defensie en de 12 gedeputeerden.

Hier worden de zaken besproken die de provincie raken. De gezamenlijke provincies hebben hiertoe een handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" opgesteld?

Binnen de provincie is een kerngroep luchtvaart ingesteld onder voorzitterschap van de gedeputeerde Van Muilekom. Het doel van deze kerngroep is het betrekken van de regio bij de ontwikkelingen rond luchtvaart. Hier worden zaken opgehaald die in de provincie spelen. De kerngroep luchtvaart bestaat uit de wethouders van De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Utrecht en Amersfoort, de NMU en een tweetal bewoners.

4. Korte toelichting op de diverse dossiers die spelen op dit moment

Op dit moment spelen er op het gebied van luchtvaart landelijk de volgende dossiers, die voor de provincie Utrecht relevant zijn.

1. Luchthavenverkeersbesluit Schiphol korte termijn, vastleggen Nieuwe normen en handhavingstelsel (NHHS) tot 500.000 vliegbewegingen uit het Aldersakkoord. Deze inhaalactie moet nog steeds wettelijk verankerd worden. Besluitvorming is vertraagd door de stikstofdiscussie.
2. Luchthavenverkeersbesluit Schiphol middellange termijn, ontwikkeling Schiphol voor de komende jaren mits aantoonbare hinderreductie tot maximaal 540.000 vliegbewegingen. Ook hier vertraging door stikstofdossier. Besluitvorming verwacht medio 2020
3. [Luchtvaartnota](#) ontwikkeling van de luchtvaart tot 2050 in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Ontwerp luchtvaartnota wordt binnenkort verwacht.
4. [Luchtruimherziening](#)
Het programma Luchtruimherziening zorgt voor een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim:
 - meer capaciteit voor burgerluchtvaart en militaire luchtvaart;
 - beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO2 en (ultra)fijnstof);
 - efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers. (Q 2 2020 meer duidelijkheid);
5. Openstelling Lelystad Airport (**LA**) (november 2021);
De geluidcontouren van Lelystad liggen buiten de provincie Utrecht.

6. Hinderreductieplan Schiphol: De minister I en W heeft in een [kamerbrief](#) van 5 juli 2019 over de ontwikkelingen van Schiphol aangegeven dat de groei van Schiphol afhankelijk wordt gesteld van de hinderreductie. In dat kader heeft de Schiphol Groep samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op 12 maart 2020 het hinderreductieplan gepubliceerd en online beschikbaar gesteld ten behoeve van een brede consultatie. De maatregelen zijn onderverdeeld in de volgende thema's: baangebruik, overdag vliegen, vliegtuigtypes en 's-nachts vliegen.

5. Verklarende woordenlijst en achtergronddocumentatie

- CDA's (Continuous Descent Approach): glijvluchtlanding, waarbij de motor en kleppen zo min mogelijk worden gebruikt, met als doel om geluid (en brandstof) te besparen.
- KE-contour: oude maat voor geluidhindercontour van Schiphol, inmiddels vervangen door de dB Lden contour. De KE-contour wordt nog wel gebruikt i.v.m. gelijkwaardigheidsvergelijkingen.
- dB Lden: Eenheid van geluidbelasting: Dit is het gemiddelde van al het vliegtuiggeluid op een plek gedurende een etmaal (geluid in avond en nacht telt zwaarder mee).
- Wet Luchtvaart: Het juridisch kader voor Schiphol sinds 2003. Via een tweetal AMvB's regelt de wet het gebruik van het luchtruim en de ruimte rond Schiphol.
- LVB (Luchthaven Verkeer Besluit): AMvB die het gebruik van het *luchtruim* rond Schiphol regelt. Het LVB doet dit door regels te stellen voor het baangebruik, de startroutes en grenswaarden voor de geluidbelasting.
- LIB (Luchthaven Indeling Besluit): AMvB die het gebruik van de *grond* rond Schiphol regelt. Het LIB doet dit door beperkingen te stellen aan diverse activiteiten zoals woningbouw, hoge bouwwerken en activiteiten die vogels aantrekken.
- LVNL: Luchtverkeersleiding Nederland.
- NOMOS: Meetnetwerk voor vliegtuiglawaai, dat eigendom van Schiphol is. De metingen hebben geen relatie met geluidsnormen.
- Sensornet: Commercieel meetnetwerk voor vliegtuiglawaai, werkt in opdracht van gemeente

Achtergrond documentatie

De afgelopen tijd zijn er veel onderzoeken gedaan en heeft ook een participatieproces plaatsgevonden. De resultaten zijn o.a. te vinden op de volgende websites:

1. *Brede Maatschappelijke Consultatie over ontwikkeling Schiphol*
zie www.omgevingsraadschiphol.nl
2. *Luchtvaartnota en Luchtruimherziening*
<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/>
3. *De Milieu Effect Rapportage (MER) van Schiphol*
De concept MER is te vinden op <https://nieuws.schiphol.nl/concept-mer-schiphol-beschikbaar/>
4. *Advies Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur*
<https://www.rli.nl/nieuws/2019/publicatie-advies-luchtvaartbeleid-eeen-nieuwe-aanvliegroute>
5. *Hinderbeperkende maatregelen*
Schiphol en LVNL hebben op 12 maart jl. het hinderreductieplan gepubliceerd en online beschikbaar gesteld ten behoeve van een brede consultatie:
<https://minderhinderschiphol.nl/>

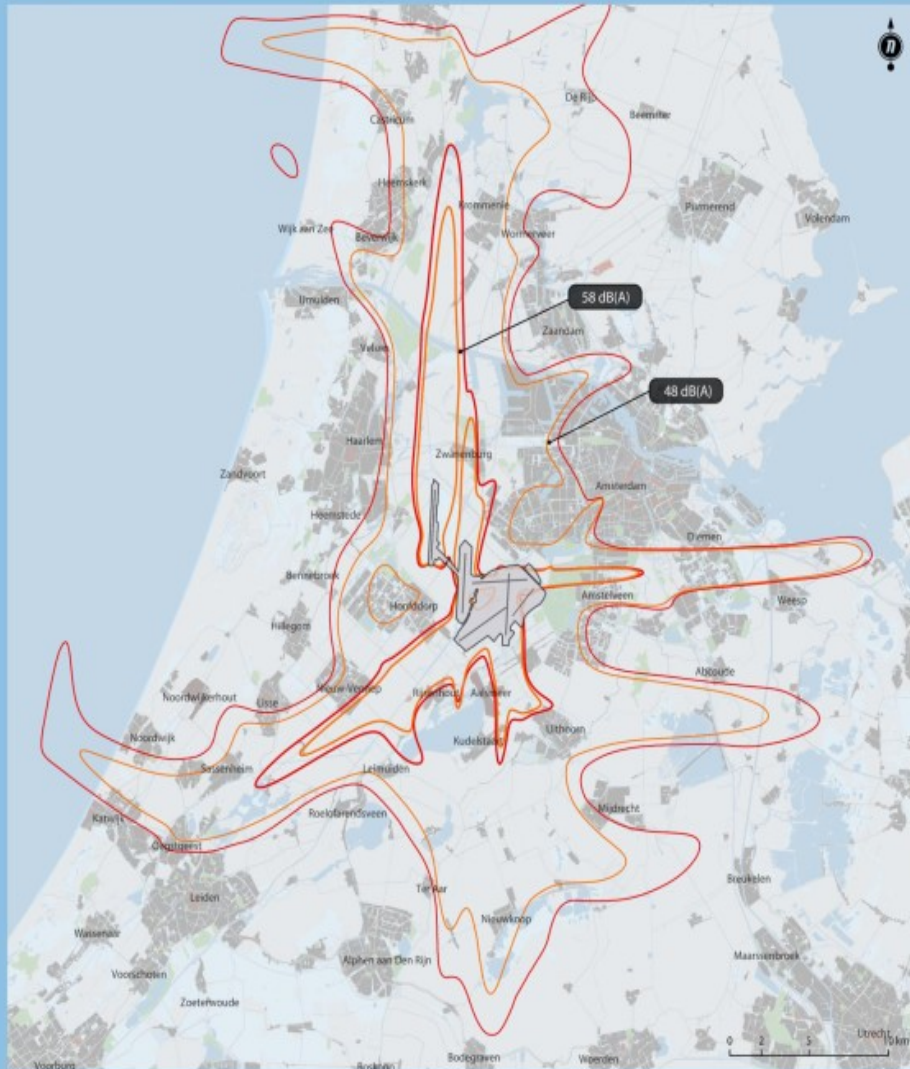
Overige info over Schiphol:

- <http://www.bezoekbas.nl/>
- <https://www.lvnl.nl/omgeving/baangebruik>
- <http://noiselab.casper.aero/ams/#page=actual>
- <https://flighttracking.casper.aero/ams/>
- <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>

Bijlage 1: Geluidscontouren Schiphol. Bron: MER nieuwe normen en handhavingstelsel 2018

Kaart G.8 Geluidscontouren actualisatie 500.000 vliegtuigbewegingen en bandbreedte - etmaalperiode

Ligging van de gemiddelde geluidscontouren voor de actualisatie bij 500k ten opzichte van de omhullende van de bandbreedte uit de eerdere prognose bij 500k (o.b.v. Doc29)



Actualisatie 500k	Omhullende bandbreedte eerder prognose 500k
— 48 dB(A) Lden	— 48 dB(A) Lden
— 58 dB(A) Lden	— 58 dB(A) Lden

Bijlage 2: Toelichting op enkele hoofdonderwerpen en begrippen

Aldersakkoord

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

De belangrijkste maatregelen uit het Aldersakkoord zijn vastgelegd in het *Convenant Hinderbeperking*, waarin afspraken zijn gemaakt over maatregelen die het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol moeten beperken. De doelstelling was om tot 2020, ondanks de groei van de luchtvaart toch een hinderbeperking te realiseren van 5%. Het lijkt erop dat deze doelstelling voor 2020 inmiddels al ruimschoots is gehaald.

Daarnaast heeft de minister in een [kamerbrief](#) van 5 juli over de ontwikkelingen van Schiphol aangegeven dat de groei van Schiphol afhankelijk wordt gesteld van de hinderreductie. In dat kader heeft de Schiphol Groep samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het hinderreductieplan gepubliceerd en online beschikbaar gesteld ten behoeve van een brede consultatie.

De maatregelen zijn onderverdeeld in de volgende thema's: baangebruik, overdag vliegen, vliegtuigtypes en 's-nachts vliegen.

NNHS (Nieuw Normen- en Handhavings Stelsel)

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

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

Handhaving van de normen voor geluid vonden tot 2012 plaats op basis van maximale normen, vastgelegd in 35 rekenpunten in het geluidmodel van de luchthaven. Bij overschrijding van de norm op een rekenpunt mocht de betreffende baan niet meer gebruikt worden. Dit systeem was niet flexibel en leidde tot onvoorspelbare en ongewenste effecten. Na vaststellen van het NNHS vindt vanaf dat moment handhaving plaats op basis van een aantal cumulatieve 'plafonds' die zijn vast gelegd in de zgn. 'Gelijkwaardigheidscriteria'.

Gelijkwaardigheidscriteria

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

- aantal woningen binnen de 58 dB Lden-contour; woningen per 2005.
- aantal woningen binnen de 48 dB Lden-contour
- aantal ernstig gehinderde mensen binnen de 48 dB Lden-contour
- aantal ernstig slaapverstoorden in de nacht binnen de 40 dB Lnight-contour
- aantal woningen binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour t.a.v. Externe Veiligheid

Schiphol voldoet momenteel ruimschoots aan de gelijkwaardigheidscriteria, o.a. door de hinderbeperkende maatregelen.

Vierde baan regel

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

Hubfunctie en Selectiviteitsbeleid

Schiphol is sinds 2016 de 3^e luchthaven van Europa (na Londen en Parijs). Schiphol dankt die positie vooral aan de zeer goede overstapmogelijkheden en de vele rechtstreekse bestemmingen. De overstap is vaak snel doordat Schiphol over 6 banen beschikt en vaak 3 of zelfs 4 banen tegelijk inzet. Hierdoor kunnen veel vliegtuigen tegelijk starten en landen en is de overstapkeuze en -snelheid zeer goed. De meeste vliegvelden hebben maar 2 banen (ook London Heathrow en Paris Charles de Gaulle).

Een van de bijeffecten is dat circa 60-70% van de vliegtuigpassagiers alleen maar overstapt en niet Nederland bezoekt, dus weinig bijdraagt aan de economie. Zij maken het echter wel mogelijk om naar zoveel bestemmingen

te vliegen vanaf Schiphol. Een gevolg daarvan is weer dat veel internationale hoofdkantoren zich vestigen in Amsterdam of omgeving, wat veel werkgelegenheid schept.

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

Om de hubfunctie te waarborgen is in het Aldersakkoord afgesproken dat er *selectiviteitsbeleid* op Schiphol gevoerd zou worden. Bij het uitgeven van slots zouden de "niet mainportgebonden" vluchten verplaatst moeten worden naar Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. In de praktijk heeft deze selectie niet plaatsgevonden en is Schiphol de laatste jaren ook volgelopen met vakantievluchten en prijsvechters. Daarnaast is inmiddels besloten dat de opening van Lelystad is uitgesteld tot november 2021. Overigens is de capaciteit van Lelystad zeer beperkt: men start in 2020 met circa 5.000 vluchten per jaar, terwijl de groei op Schiphol de afgelopen tijd jaarlijks rond de 20.000 vluchten was.

Nachtvluchten en glijvluchtnaderingen (CDA's)

Glijvluchtnaderingen (Continuous Descent Approach, of CDA's) zijn een geluidarme manier om landend verkeer (met motoren stationair) naar de baan te leiden. Ze leiden vooral in het buitengebied tot minder geluidbelasting. CDA's worden nu vooral 's-nachts (23.00-06.00 uur) gebruikt bij de landingsroute op de Kaagbaan en Polderbaan. Dit zijn de enige 2 banen waar 's nachts geland mag worden.

In het Aldersakkoord was afgesproken om overdag vaker CDA's te vliegen, maar uit veiligheidsoverwegingen bleek alleen een uitbreiding haalbaar tussen 22.30 en 23.00 uur. Als compensatie is in 2013 afgesproken dat de sector 10% minder nachtvluchten zou uitvoeren: het plafond van 32.000 zou omlaaggaan naar 29.000. De sector meent inmiddels dat zij deze afspraak niet hoeft na te komen, vanwege de grote hinderbeperking die elders gerealiseerd is. Daarover wordt nu discussie gevoerd. Sinds 2014 groeit het aantal nachtvluchten fors en de laatste 3 jaar is zelfs het oorspronkelijke plafond van 32.000 overschreden. Het plafond van 32.000 is daarom nu vastgelegd in het Luchthaven Verkeer Besluit, zodat dit gehandhaafd kan worden.

Woningbouw/Ruimtelijke Ordening

Door een goede ruimtelijke ordening wil het Rijk voorkomen dat er meer mensen komen te wonen op plaatsen waar veel vliegtuiggeluid is. Daarom is een gebied aangewezen waar geen grootschalige woningbouw mag plaatsvinden, de zgn. '20 KE- contour.

De 20 KE- contour blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd en is per 1-1-2018 vastgelegd in het nieuwe Luchthaven Indeling Besluit (LIB). De afwegingscriteria t.a.v. bouwbeperkingen zijn daarbij enigszins versoepeld.

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

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

Permanente geluidmetingen

De firma Sensornet verzorgt voor een aantal gemeenten permanente geluidmetingen m.b.t. vliegtuiggeluid. Daarnaast heeft Schiphol zelf een net met geluidmeetpunten (NOMOS).

Er zijn op dit moment op landelijk niveau ontwikkelingen gaande die het huidige meetstelsel van vliegverkeer moet gaan vervangen. Het NLR, het KNMI en RIVM werken in opdracht van het ministerie van I en W samen aan een sterke verbetering voor het meten van vliegverkeer. Het integrale meet- en monitoringsysteem dat voor de luchthaven Lelystad is ontwikkeld ziet er goed uit. Dit bevat een integraal monitorings- en evaluatieprogramma met veel vaste en mobiele meetpunten. Ook is belevingsonderzoek een vast onderdeel.