

Deelnemers	Mw. B. Blijlevens (ministerie van Infrastructuur en Milieu), dhr. J. Weggeman (Omgevingsraad Schiphol), mw. L. Sinkeler (Omgevingsraad Schiphol), dhr. H. Boland (Gooise Meren) en W. Kikkert (Gooise Meren)
Vergadering d.d.	22 juni 2017
Onderwerp	Schipholaangelegenheden

Op 22 juni jl. is gesproken met een vertegenwoordiging van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en een vertegenwoordiging van de Omgevingsraad Schiphol. Doel van het gesprek was om enerzijds kennis en informatie te vergaren rondom (de ontwikkelingen van) Schiphol, anderzijds om met elkaar te bezien wanneer een goed moment is aangebroken om met de gemeenteraad en inwoners in gesprek te gaan over Schiphol.

De volgende zaken zijn besproken:

Bestaande afspraken over Schiphol

1. De voorloper van de Omgevingsraad Schiphol, de Alderstafel Schiphol, heeft in 2008 een veelomvattend advies uitgebracht over de ontwikkelingen van Schiphol in relatie tot de omgeving. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over een nieuw normen- en handhavingstelsel, hinderbeperking en de groei van Schiphol.
2. Tot en met 2020 mogen er jaarlijks 500.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden op Schiphol. De oorspronkelijke 510.000 zijn in 2015 verminderd met 10.000 bewegingen in ruil voor het ophogen van het maximum aantal bewegingen per dag op de vierde baan van 60 naar 80.
3. Verder was afgesproken dat jaarlijks maximaal 32.000 nachtvluchten plaatsvinden in de nacht (23:00 - 07:00 uur). In 2012 is dit maximum tijdelijk verlaagd naar 29.000, omdat het de sector vooralsnog niet lukte om aan alle afspraken te voldoen over het verhogen van het aantal zogenoemde glijvluchtlandingen. Het aantal nachtvluchten is onderdeel van een adviesaanvraag van de staatssecretaris (punt 6.3).
4. Om vooral mainportgebonden verkeer op Schiphol te accommoderen is op Eindhoven reeds capaciteit gecreëerd voor jaarlijks 25.000 vliegtuigbewegingen extra en worden op termijn voor Lelystad, open per 1 april 2019, jaarlijks maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen voorzien.

Zicht op nieuwe afspraken over de ontwikkeling van Schiphol

5. Op 29 november 2016 heeft de ORS een plan van aanpak gepresenteerd om te komen tot een nieuw akkoord voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2030. Dit plan van aanpak is een vervolg op twee adviesaanvragen van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.
6. In de eerste adviesaanvraag zijn drie onderwerpen geagendeerd:
 - a. De concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020. Die ruimte wordt dan volgens het 50-50-principe verdeeld: 50 procent van de ruimte mag worden gebruikt voor de luchthavenontwikkeling en 50 procent van de ruimte geldt als hinderbeperking zodat deze groeirimte niet wordt gebruikt voor een groei in verkeersvolume.
 - b. De wijze waarop de toekomstbestendigheid van de normen en regels van het nieuwe stelsel geborgd is, waarbij in het bijzonder aandacht is voor de invulling van de regel voor de inzet van de vierde baan, en
 - c. De invulling van de afspraak over het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht.
7. In de tweede adviesaanvraag heeft de staatssecretaris de ORS gevraagd om een "gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen, waarmee de mogelijkheden worden

- aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken”.
8. Momenteel wordt door Schiphol, als initiatiefnemer, en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) gewerkt aan de milieueffectrapportage (m.e.r.) die benodigd is om het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol aan te passen aan de wijziging van de Wet luchtvaart zoals die door de Tweede en Eerste Kamer is goedgekeurd.
 9. Met de m.e.r. komt uitvoerig feitenmateriaal beschikbaar dat essentieel is voor de invulling van de twee adviesaanvragen. De totstandkoming van het feitenmateriaal wordt momenteel zorgvuldig voorbereid waarbij de partijen in de ORS worden geïnformeerd.
 10. In aanvulling op de m.e.r. is het recente rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) van belang. De OVV heeft de veiligheid van de afhandeling van het vliegverkeer onderzocht en geconcludeerd dat de afhandeling op dit moment veilig is. Daarnaast heeft de OVV aangegeven dat voor een groei voorbij de 500.000 vliegtuigbewegingen een integrale veiligheidsstudie dient plaats te vinden. In het najaar komt IenM met een reactie op het rapport van de OVV.

Conclusies voor de gemeente Gooise Meren

11. Bij het voorhanden komen van het feitenmateriaal zullen de onderhandelingen in het College van Advies over de twee adviesaanvragen starten. Door de getrapte vertegenwoordiging in de ORS wordt de gemeente Gooise Meren in het College van Advies vertegenwoordigd door de voorzitter van de BRS, gedeputeerde Adnan Tekin van de provincie Noord-Holland. De gewenste input vanuit de gemeente Gooise Meren zal via de heer Tekin dienen te worden ingebracht in de onderhandelingen over de adviesaanvragen.
12. Vanwege de lopende ontwikkelingen bestaat er momenteel geen aanleiding noch een mandaat om vanuit de ORS de gemeenteraad te informeren over ontwikkelingen rondom Schiphol tot en met 2030. Pas nadat een advies is uitgebracht aan IenM kan de voorzitter van de ORS in de regio toelichting geven op het uitgebrachte advies. In het overleg is afgesproken dat na het uitbrengen van het advies bezien zal worden hoe hierin kan worden voorzien.