

## Bijlage 4 Relevante begrippen

### Overlegorganen ORS en BRS

Gemeenten hebben geen bevoegdheden m.b.t. de luchtvaart, die liggen bij het Rijk. Wel betreft het Rijk de overheden uit de regio rondom Schiphol bij haar beleid. Dat loopt via de volgende overlegorganen:

- De **Omgevingsraad Schiphol (ORS)** is een wettelijk adviesorgaan van het Rijk ([www.omgevingsraadschiphol.nl](http://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 en kent twee 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 en bewoners. Het College van Advies adviseert rechtstreeks aan de Staatssecretaris van I&M, als voorbereiding voor besluitvorming in de Tweede Kamer.
  - 2) Het **Regioforum** (voorheen de CROS-plenaire): dit is de plek waar informatie wordt uitgewisseld en discussie plaatsvindt in een grotere groep vertegenwoordigers van overheden, bewoners en sector.

*Gemeenten* binnen de geluidcontour van 48 dB kunnen lid worden van de ORS en betalen contributie (voor Haarlem € 7500,- per jaar), waarna een wethouder aanwezig kan zijn (als lid of toehoorder) in het Regioforum. Gemeenten zijn gegroepeerd in 9 geografische clusters, ieder cluster heeft 1 zetel in de vergadering van het Regioforum van de ORS. Haarlem behoort formeel nog tot het cluster Zuidkennemerland samen met Haarlemmerliede-Spaarnwoude.

*Bewonersorganisaties* kunnen zich aanmelden als lid van de ORS. Uit hun midden worden 10 bewonersvertegenwoordigers gekozen, die hun cluster vertegenwoordigen in het Regioforum. De clusters van bewoners zijn *geografisch anders* dan van de gemeenten: voor elk van de 5 startbanen is er één vertegenwoordiger van het betreffende binnengebied (vanaf 58 dB) en één van het buitengebied (48-58 dB).

- 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; maar gemeenten in hetzelfde cluster kunnen zich ook door één wethouder laten vertegenwoordigen. In totaal vertegenwoordigt de BRS circa 35 gemeenten en 4 provincies. Opmerking: in de media wordt vaak abusievelijk de term Bestuurlijke Regiegroep Schiphol gebruikt.

### Aldersakkoord

Het Aldersakkoord uit 2008 is een door alle betrokkenen (luchtvaartsector, overheden, bewoners) onderschreven pakket van maatregelen om de groei van Schiphol om te buigen naar een 'ontwikkeling in balans met de omgeving'. Het is in 2012 en in 2015 nog aangepast. Het maximum van 500 duizend vluchten tot en met 2020 (het vastgestelde plafond, ook wel cap genoemd) is afgesproken als prikkel voor een zorgvuldig gebruik van de schaarse capaciteit.

## **50/50-regel**

In het Aldersakkoord is naast een maximum aantal vluchten, geldend t/m 2020, ook afgesproken hoe de milieuwinst door stillere procedures stillere vliegtuigen moet worden omgegaan. In het regeerakkoord staat: "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".

## **Cap**

Het maximum aantal vliegtuigbewegingen (starts en landingen) dat Schiphol tot en met 2020 jaarlijks mag verwerken. Vanaf 2021 komt de 50/50-regel in de plaats van het vaste plafond.

## **MER**

De milieueffectrapportage (m.e.r.) garandeert een volwaardige rol voor het milieu in de besluitvorming over plannen en projecten. De initiatiefnemer (in dit geval Schiphol) beschrijft de verwachte gevolgen voor het milieu in een Milieueffectrapport (MER). In het kader van de wetgeving rond Schiphol is een MER noodzakelijk voor het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Een onafhankelijke Commissie m.e.r. adviseert over de kwaliteit van het MER alvorens de minister een besluit neemt. Op advies van de Commissie m.e.r. is het concept MER aangepast door de berekeningen met een actuelere en nauwkeurigere modellering uit te voeren. Daarna is het concept in opdracht van de minister nog door andere instituten en deskundigen opnieuw beoordeeld. Een eindversie wordt op korte termijn verwacht.

## **NNHS**

Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol. Hierin wordt onder meer het voorkeursgebruik van de meest preferente banen vastgelegd, te weten de Kaagbaan en de Polderbaan. Voor het vastleggen van de NNHS in de wet is een Milieueffectrapport (MER) nodig.

## **Selectiviteit**

Doel van het Aldersakkoord is een ontwikkeling van Schiphol waarbij economie en milieu in evenwicht zijn. De schaarse groei ruimte kan optimaal worden benut door netwerkverkeer voorrang te geven boven vakantieverkeer. Daartoe moet er eerst een helder onderscheid worden gemaakt tussen deze twee soorten verkeer en vervolgens een overheveling tot stand gebracht van vakantieverkeer naar Eindhoven en Lelystad.

## **Strikt preferentieel baangebruik (en 4<sup>e</sup> baan regel)**

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zal de twee preferente banen (Polderbaan en Kaagbaan) zoveel mogelijk gebruiken als start- of landingsbaan. Tijdens de pieken kan een van de drie secundaire banen worden bijgeschakeld als extra start- of landingsbaan. Bij uitzondering, en dan nog beperkt, kan men een vierde baan inzetten.

## **Ultrafijnstof**

Er zijn redenen om aan te nemen dat deze deeltjes kleiner dan 0,1 um uit vliegtuigmotoren gezondheidseffecten kunnen veroorzaken omdat zij diep in de longen doordringen. Hiernaar loopt onderzoek door de GGD en RIVM.

## **LVB en LIB**

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.