

Verlag Regioforum – 14 juni 2019

Aanwezig:

Dhr. A. Tekin	Voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Mw. L. Sinkeler	Medewerker ORS
Dhr. M. Zandstra	Medewerker ORS
Mw. B. Blijlevens	Ministerie van I&W
Mw. E. van der Klis	Provincie Noord-Holland
Dhr. M. Bovy	Provincie Zuid-Holland
Dhr. J. Nobel	Wethouder Haarlemmermeer
Dhr. S. Dinjens	Wethouder Velsen
Dhr. H. Bouma	Wethouder Uithoorn
Mw. M. van der Velde-Menting	Burgemeester Kaag en Braassem
Dhr. G. J. Hendriks	Wethouder Gooise Meren
Dhr. W. Knop	Gemeente Amsterdam
Dhr. L. Baarse	Aalsmeerbaan – Binnengebied
Dhr. W. Brouwer	Aalsmeerbaan – Buitengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan – Binnengebied
Dhr. K. Weijer	Buitenveldertbaan – Buitengebied
Dhr. M. Poelmans	Kaagbaan – Buitengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan – Binnengebied
Dhr. G. Jägers	Polderbaan – Buitengebied
Dhr. E. Haverkort	Polderbaan - Binnengebied
Dhr. R. van der Pol	Zwanenburgbaan - Binnengebied
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. M. van der Meer	Schiphol
Dhr. M. Oort	KLM
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland
Mw. P. Tiel	VNO-NCW

Afwezig:

Dhr. J. Hasperhoven	BARIN
Dhr. J. Ree	Provincie Flevoland
Mw. S. Kreuger	Provincie Utrecht
Dhr. H. Krieger	Wethouder Zaanstad
Dhr. R. Berkhout	Wethouder Haarlem
Dhr. G. Elkhuizen	Wethouden Nieuwkoop
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan – Buitengebied

1. Opening

De heer Poelmans stelt dat dit Regioforum ook fungeert als de kerngroep Noord-Holland in het kader van de discussie over de luchtvaartnota. Hij zou graag governance en participatie nadrukkelijk op de agenda terug willen zien komen. Het is voor de bewonersdelegatie belangrijk om te weten wat er op welk moment speelt.

Mevrouw Van Der Velde-Menting stelt dat een jaar geleden besloten is dat er een belevingsonderzoek moest komen ten aanzien van het microklimaat Leimuideren. In haar optiek gaat het erg traag, zeker in verband met het kernpunt over het wel of niet koppelen van de routewijziging aan het belevingsonderzoek. Voor haar gevoel wordt er dan eerder terug dan vooruit gestapt. In de vergadering waarin ruimte gegeven is voor dit belevingsonderzoek heeft de heer Alders toegezegd dat dit geen invloed zou hebben op de routewijziging, maar dat er alleen ruimte geboden zou worden voor het onderzoek. Zij vindt daarom de vraag in de mededelingen jammerlijk en zou graag een klap gegeven zien worden op het microklimaat zodat dit vastgelegd kan worden. Zij zou daarom graag op de korte termijn een bestuurlijk overleg willen laten plaatsvinden om te kijken hoe nu verder.

De heer Tekin geeft aan dat er een afspraak gepland zal worden.

De heer Nobel stelt dat er door het baangebruik en de werkzaamheden een toename is aan hinder ten zuiden van Schiphol. Hij vraagt daarom of Schiphol en LVNL in hun planning voor werkzaamheden rekening kunnen houden met de toename aan overlast.

De heer Baarse beaamt de toegenomen hinder ten zuiden van Schiphol.

De heer Döpp vult hierop aan dat er ieder jaar onderhoud is aan de banen en er structureel een probleem is voor wat betreft onderhoud en werkzaamheden. Dit zou in alle overleggen en overwegingen, inclusief de MER, moeten terugkomen.

De heer Bouma herkent dit en is enigszins verbaasd, omdat hij onlangs contact heeft gehad met de heer Benschop en die had aangegeven dat er een mededeling over gedaan zou worden in dit Regioforum.

De heer Van der Meer stelt dat het herkenbaar voor hem is wat hier wordt aangegeven. De overlast zoals deze nu wordt ervaren was niet verwacht. Schiphol wil graag zo voorspelbaar mogelijk zijn, vandaar dat zij ieder jaar onder andere een planning voor het baanonderhoud uitbrengen. Toch gebeuren er ook dan nog zaken die zij niet kunnen voorspellen. De werkzaamheden in kwestie zullen nog tot 7 juli duren. Deze situatie wordt nog geëvalueerd met de luchtverkeersleiding en hier worden lessen uit getrokken. Schiphol zal in het volgende Regioforum de lessen die ze uit deze situatie hebben getrokken terugkoppelen.

De heer Tekin verzoekt Schiphol ook de mensen aan tafel te betrekken bij die evaluatie. Hij vraagt de heer Van der Meer hiertoe contact op te nemen met de heer Weggeman.

De heer Baarse vraagt waarom een dergelijk grote klus niet voorzien of onverwachts is geweest.

De heer Van der Meer geeft aan dat Schiphol zelf ook met deze vraag zit. De vraag zal meegenomen worden in de evaluatie.

2. ORS Jaarrekening 2018

De heer Dinjens vraagt of het klopt dat de bijdrage van BARIN ontbreekt.

De heer Tekin meldt dat dit klopt en dat hier eerder ook een opmerking over gemaakt is. Er is nu een moment bereikt dat de voorzitter persoonlijk contact opneemt met BARIN. Hier wordt schriftelijk over gerapporteerd.

De heer Bouma geeft aan dat er een bedrag van €18.000,- gereserveerd stond voor bewonersverkiezingen, maar dat deze in 2018 niet zijn doorgegaan.

De heer Weggeman stelt dat deze inderdaad niet doorgedaan zijn. De kosten die begroot zijn, zijn ook niet gemaakt. Er zijn beperkte kosten gerealiseerd voor het actualiseren van het werkingsgebied en de ligging van de 48Lden-contour.

De jaarrekening 2018 van de Omgevingsraad Schiphol wordt goedgekeurd door het Regioforum.

3. Nieuwe voorstellen hinderbeperking

De heer Tekin geeft aan dat er drie beslispunten staan in de oplegnotitie. Hij vraagt het Regioforum aan te geven welke opties op instemming kunnen rekenen.

De heer Brouwer vindt het opmerkelijk dat de voorstellen alleen vanuit bestuurders en bewoners komen. Het lijkt alsof de sector zegt dat meer hinderbeperking niet mogelijk is. Hij vraagt zich af wat de sector zelf nog als hinderbeperkende mogelijkheden ziet.

De heer Van der Meer wil op voorhand graag stellen dat de sector een pakket heeft aangegeven van wat zij allemaal konden doen in de opmaat naar het mogelijke akkoord in december. Hij herkent zich dus niet in het beeld dat de sector zou zeggen dat er geen hinderbeperking meer mogelijk is.

De heer Brouwer geeft aan dat alle voorstellen uit de zuidoosthoek niet worden gehonoreerd, maar NADP2 wel.

De heer Poelmans wil graag een onderscheid maken tussen verleden en toekomst. De sector is tekortgeschoten in hinderbeperking. Onderdeel van het verslag van Alders is dat er gekeken moet worden naar "eerst zien dan geloven". Er moet eerst hinderbeperking gerealiseerd worden voor er verder gekeken kan worden.

De heer Tekin heeft ook een ander beeld dan wat Schiphol nu aangeeft. Maar voor nu is aan de orde dat er vooruitgekeken moet worden: Hoe kan er invulling worden gegeven aan hinderbeperking. De voorstellen staan in de notitie en hij wil graag over de inhoud verder spreken.

De heer Oort merkt op dat wat er in de notitie staat over NADP1/NADP2 onjuist is. Het is niet zo dat deze maatregel alleen KLM betrof. Er werd al NADP2 gevlogen, KLM was echter de eerste die dit bij het Regioforum heeft ingebracht en dit als operationele maatregelen heeft ingevoerd. Daarnaast is door To70 een uitgebreid onderzoek naar NADP2 gedaan, daar kwam uit dat er per saldo 1.500 minder slaapverstoorden zouden zijn. Op het moment dat je dit terug zou draaien, is er een risico dat het aantal slaapverstoorden en het aantal klachten in het binnengebied toe zal nemen. Daarnaast is het een brandstof besparende maatregel, er wordt alleen voor de KLM-groep al meer dan 20 miljoen CO2-uitstoot mee bespaard.

De heer Tekin merkt op dat hij dergelijke informatie van de KLM graag van tevoren schriftelijk had gezien bij dit agendapunt. Alleen op die manier kan er een afgewogen discussie plaatsvinden.

De heer Döpp zegt dat Commissie MER heeft gesteld dat de rekenmodellen een onjuist beeld geven voor NADP1 en NADP2. Er is toegezegd dat er een nieuw rekenmodel zou komen.

De heer Tekin merkt op dat ook voor deze informatie geldt dat het handig is om dit van tevoren schriftelijk in te dienen, zodat duidelijk is wat de standpunten zijn.

De heer Poelmans stelt voor om niet vandaag de voorstellen afzonderlijk en inhoudelijk te bespreken, maar per cluster een keuze te maken van voorstellen om zo door te kunnen gaan. Er zijn 16 voorstellen in vier clusters en die kunnen in drie gradaties van diepgang besproken worden. De bewoners kiezen hierbij voor optie twee: Vooruitlopend op de inhoudelijke reactie van het bevoegde gezag, zelf als Omgevingsraad Schiphol de inhoudelijke uitwerking en afweging van de voorstellen ter hand te nemen. Dit kan dan middels een toelichtende presentatie in het kader van de kennissessies, of op de wijze van een technical review sessie zoals belegd in de maatschappelijke consultatie. Door de luchtvaartsector of onderzoekspartijen kan inzicht geboden worden in de meest kansrijke voorstellen.

Mevrouw Tiel geeft aan dat de bal ligt waar deze moet liggen en dat is bij het bevoegd gezag. VNO/NCW kiest daarom voor optie één, eerst de inhoudelijke reactie van het bevoegde gezag

afwachten alvorens verdere stappen te nemen. Hierbij kan in overweging genomen worden om in een brief aan het bevoegde gezag de ingediende voorstellen door te geleiden met het verzoek om deze te betrekken in aansluiting op de eerdere advisering. Voorts worden het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de luchtvaartsector verzocht een update te geven van de uitwerking van de hinderbepalende maatregelen uit de eerdere advisering.

De heer Nobel geeft aan dat het als leek erg lastig is om hier een uitspraak over te doen. Vanuit Haarlemmermeer zou daarom het verzoek zijn om eerst Critical Reviews te doen en zodoende met behulp van experts te bezien welke voorstellen het beste zijn om te bekijken.

De heer Dinjens geeft aan dat ook zijn cluster de tweede optie steunt, om zodoende de discussie bij het Regioforum te houden. De voorstellen moeten goed worden voorbereid, niet door hier de technische details te bespreken, maar door geïnformeerd de keuze te maken. Het maakt daarbij niet uit op wat voor manier die informatie er komt, als die maar komt.

Mevrouw van der Velde-Menting sluit zich hierbij aan.

De heer Bouma sluit zich hierbij ook aan.

De heer Tekin stelt voor om een combinatie te maken tussen de opties. Dit bestaat uit enerzijds Critical Reviews en het inhoudelijk goed laten informeren door experts en anderzijds in overleg met sector en Rijk om te kijken wat mogelijk is en waar de bandbreedte zit om hiermee verder te gaan.

De heer Dinjens is het hiermee eens, maar vreest wel dat er nu nog langer gewacht zal worden met de voortgang van deze voorstellen.

De heer Tekin merkt op dat de leden extra informatie nodig hebben. Hij vertaalt dat zo dat er moet worden voorzien in de informatie, maar er kan niet enkel vanuit die positie gekeken worden wat het vervolg van deze voorstellen moet zijn. Het Rijk en de sector zijn nodig om dit goed op te pakken. Het voorstel is om het tegelijk op te pakken, dus beginnen met het organiseren van Critical Reviews en informatiesessies en tegelijkertijd het Rijk en de sector dichtbij houden om te kijken wat er nu precies mogelijk is.

Mevrouw Blijlevens zegt dat in het verslag van de heer Alders aantal hinderbepalende voorstellen zijn gedaan. De vraag is nu hoe hiermee verder gegaan wordt. Het Rijk is hier op dit moment nog mee bezig en dat doen zij in overleg met sector. Er komt een reactie op het verslag van Alders en in dit algemene antwoord op het verslag zullen de hinderbepalende voorstellen die gedaan zijn meegenomen worden. Daarin zal dan aangegeven worden op welke wijze de hinderbepalende voorstellen uit het verslag van Alders een vervolg krijgen en op basis daarvan kan dan bezien worden hoe met de thans ingediende hinderbepalende voorstellen wordt omgegaan.

De heer Dinjens stelt dat er dan gebeurt waar hij bang voor is, omdat dan iedereen zal gaan zitten wachten. De vraag is wat de Omgevingsraad gaat doen om de bal aan de voet te houden.

De heer Tekin merkt op dat het streven is om snel aan de slag te gaan. Het secretariaat zal bepalen hoe dat vormgegeven wordt naar aanleiding van de uitkomsten van de reactie van het Rijk op het verslag van de heer Alders. Er wordt niets naar achteren geschoven, maar dit Regioforum is niet de plek om de discussie te voeren over hoe er handen en voeten aan de hinderbepalende voorstellen moet worden gegeven.

De heer Dinjens vraagt wanneer hij de reactie van het Rijk kan verwachten.

Mevrouw Blijlevens antwoordt dat dit voor het zomerreces zal zijn.

4. Verzoek gemeente Uithoorn

De heer Bouma legt uit dat de gemeente Uithoorn, na goedkeuring van het Regioforum, drie-en-een-half jaar geleden begonnen is met een eigen onderzoek naar een mogelijke verlegging van routes rondom het waypoint EH037. De conclusies van het onderzoek van de gemeente bieden geen uitkomsten, dus de gemeente Uithoorn verzoekt nu het Regioforum om het originele onderzoek weer op te pakken.

Het Regioforum besluit het originele onderzoek naar de verlegging van waypoint EH037 weer op te pakken.

5. Voortgang nieuw meetsysteem

Presentatie ministerie I&W – Mevrouw D. Teunissen

De heer Poelmans geeft aan dat meten, rekenen en beleven erg belangrijk zijn voor de omgeving. Hij vraagt zich daarom af waarom er niet vanaf het begin af aan een stuurgroep is opgesteld met alle betrokkenen. Waarom worden de bewoners alleen betrokken in een klankbord.

Mevrouw Teunissen geeft aan dat het Rijk in eerste instantie alle belanghebbenden gesproken heeft en daarbij gevraagd is naar de behoefte van de betrokkenen en naar de betrokkenheid. Hier is de klankbordgroep als een optie uitgekomen, maar er is voor gekozen om eerst bestaande overlegstructuren in te zetten. Er is ook gekeken naar een stuurgroep, maar het Rijk vond het voor de omgeving vooral belangrijk om te kunnen klankborden. Er wordt nu een heel inhoudelijk onderwerp aangesneden en de experts die hiermee bezig zijn moeten in hun vrijheid adviezen geven. Op het moment dat er beslissingen genomen zullen worden, zullen alle belanghebbenden uiteraard wel weer betrokken worden.

De heer Poelmans stelt dat het om een fundamentele discussie gaat over hoe je projecten, die zoveel betrokkenen raken, opzet. Men moet het over de opzet en bedoeling van het project eens zijn. Dat is een fundamentele vraag die breder is wat het Rijk nu voor ogen heeft.

De heer Bovy vraagt naar de verslaglegging van de gesprekken met de betrokkenen.

Mevrouw Teunissen heeft hier nog nader contact over met de heer Bovy.

De heer Akkerman zegt dat een aanleiding van dit onderzoek is dat de huidige regels en normen niet meer functioneel zijn. Hij vraagt zich daarom af wat voor advies er uit dit onderzoek komt. Worden daar ook adviezen in gedaan voor normen en regelgeving.

Mevrouw Teunissen zegt dat het advies zal bestaan uit opties voor hoe beleving een betere plek kan krijgen in beleid. Er zal gekeken worden hoe dit onderzoek, in samenwerking met andere onderzoeken (onder andere de reactie op het verslag van de heer Alders), tot een systematiek kan worden over normen en beleid.

De heer Dinjens vindt dat de presentatie een hoopvol en lonkend perspectief biedt, maar is wel benieuwd hoe het ministerie de omwonenden voor de klankbordgroep zal selecteren.

Mevrouw Teunissen geeft aan dat de wens voor een klankbordgroep kwam vanuit de bewonersvertegenwoordiging van meerdere luchthavens. Het Rijk is nu aan het kijken hoe hier invulling aangegeven kan worden.

De heer Dinjens stelt dat het hem gaat om het verschil tussen omwonenden en bewonersvertegenwoordigers zoals die hier aan tafel zitten.

Mevrouw Teunissen zegt dat hier nog naar gekeken wordt.

Der heer Haverkort vraagt of er ook een indicatie gegeven kan worden van de kosten van de verschillende opties.

Mevrouw Teunissen zegt dat het Rijk aan de onderzoekspartijen zal vragen op hoofdlijnen aan te geven waaraan gedacht moet worden. Pas wanneer men gaat detailleren wat er precies moet gebeuren met het meetsysteem kan er gekeken worden naar wat het gaat kosten. In eerste instantie kunnen dus enkel de hoofdlijnen geschetst worden.

De heer Akkerman vraagt of de technical review van de MER Schiphol hierbij betrokken is.

Mevrouw Teunissen geeft aan dat het Rijk geprobeerd heeft dat wat in eerdere fases gebeurd is zo goed mogelijk mee te nemen.

Hiermee wordt de presentatie over het landelijk programma afgesloten. Vervolgens wordt de notitie met voorstellen over het vervolg van de uitvoering van het meetprogramma rond Schiphol in bespreking gegeven.

De heer Poelmans zegt dat de bewonersdelegatie graag in het kader van governance en participatie de projecten van het Rijk in bredere zin zou bekijken. Het onderwerp meten en rekenen speelt al langer binnen de Omgevingsraad en met iets andere doelstellingen dan het onderzoek van het Rijk. Het is goed om de twee onderzoeken te integreren met elkaar, maar de bewonersdelegatie wil meer betrokken worden. Zij vinden het vreemd dat ze in dit gremium pas voor het eerst over het landelijke systeem praten. Al deze projecten zouden in het Regioforum moeten worden besproken. De projecten moeten wat de bewoners betreft vanuit een stuurgroep-model worden voortgezet. Daarom kiest de bewonersdelegatie voor optie twee.

De heer Nobel stelt dat de gemeente Haarlemmermeer zich aansluit bij optie één. Het is goed om te kijken naar meten en rekenen, maar er moet realistisch gekeken worden naar wat er wordt gedaan, wat het doel is van de metingen en wat wel of niet te meten is. Daarbij heeft hij een fundamentele vraag over of de ORS-partijen dit systeem moeten financieren. Hij denkt dat het onverstandig is om een eigen ORS-onderzoek naast het landelijke overleg te voeren.

De heer Haverkort vindt het niet voorstelbaar dat de Omgevingsraad heel veel geld zou uitgeven aan iets waarvan achteraf blijkt dat, door de ontwikkelingen op het landelijk niveau, dit wellicht niet had gehoeven. Hij kiest daarmee ook voor optie één.

Mevrouw Tiel is voorstander van het goed op elkaar afstemmen van de verschillende systemen. Dit komt het vertrouwen in de systemen ten goede. Daarom kiest VNO-NCW kiest voor optie één.

De heer Akkerman kiest met de milieufederatie Noord-Holland voor optie twee.

De heer Dinjens geeft aan geen voorkeur te hebben, als er maar met snelheid gewerkt wordt.

De heer Bovy geeft aan dat de provincie Zuid-Holland ook voor optie één kiest.

Mevrouw Van der Velde-Menting vraagt waar de geschatte 115.000 euro op gebaseerd is en of de Omgevingsraad dit zou moeten betalen en zo ja, welke optie dat dan is.

De heer Tekin antwoordt dat dit gekoppeld is aan optie twee. Optie één is een pas op de plaats om aan te sluiten bij en te kijken naar wat het Rijk nu doet.

Mevrouw Van der Velde-Menting geeft aan dat het cluster Zuidwest dan voor optie één kiest.

De heer Van Der Meer zegt dat ook de sector voor optie één kiest.

De heer Knop geeft aan dat de gemeente Amsterdam voor optie één kiest, maar heeft wel begrip voor de urgentie. Hij bedankt het secretariaat voor het laten samenlopen van het onderzoek naar meten en rekenen met het Rijk en voor het harde werk van het voorbereiden het afgelopen jaar.

De heer Bouma zegt dat ook het cluster Amstelland-Meerlanden voor optie één kiest, maar pleit wel nadrukkelijk voor snelheid.

De heer Poelmans merkt op dat ook optie één een rekening heeft. Er komt een meetsysteem en daar zal iedereen voor moeten betalen. Wat hier gevraagd wordt is een voorstel voor het analyseren. Een pas op de plaats betekent dat het meten van hinder en alles wat ermee samenhangt op de lange baan wordt geschoven. Dat zou de bewonersdelegatie betreuren en dit zou ook niet bijdragen aan het herstel van vertrouwen.

De heer Tekin deelt deze analyse niet. Het was deze tafel die ervoor heeft gezorgd dat de minister met het plan voor een landelijk programma is gekomen. Natuurlijk zitten er haken en ogen aan, maar het bevoegd gezag heeft dit idee opgepakt voor heel Nederland, meer dan Schiphol alleen. Dat is heel positief, die winst moet gepakt worden. In optie één is het dan handig om te kijken hoe de bestaande plannen te integreren zijn met het landelijke netwerk. Er moet gekeken worden hoe de wensen van de Omgevingsraad in te bedden zijn in de aanpak van het Rijk, maar om er wel de druk op te houden moet de uitwerking van het meetsysteem door het Rijk ook op de agenda van het

volgende Regioforum weer terugkomen. Het moet duidelijk zijn dat het meetsysteem niet naar achter wordt geschoven.

Een presentatie de voortgang wordt toegezegd vanuit het ministerie.

Het Regioforum kiest voor optie één.

6. Luchtvaartnota en luchtruimherziening

Presentatie ministerie I&W - Petrouschka Werther

De heer Akkerman merkt op dat het streven is om de luchtvaartnota in september op te leveren. Uit de presentatie over meten en berekenen bleek echter dat er nog gekeken wordt naar hoe om te gaan met het geluidsdossier en hoe meten en rekenen ingepast kunnen worden in beleid. Hij vraagt zich af of het mogelijk is om een luchtvaartnota uit te brengen als dat nog niet bekend is.

Mevrouw Werther antwoordt dat er nog meerdere onderzoeken lopend zullen zijn als de luchtvaartnota uitgebracht wordt. Het doel van de nota is om zoveel mogelijk richting te geven op basis van de dan beschikbare informatie. Het is ook gedeeltelijk een agenderende nota, dus een nota met enerzijds stellige keuzes en uitspraken, maar anderzijds ook richtinggevende keuzes en uitspraken en met een planning om te zien hoe hiermee omgegaan kan worden. Inmiddels is er een nieuwe planning: de ontwerp-luchtvaartnota wordt naar verwachting eind 2019 opgeleverd.

De heer Akkerman vraagt hoe dit zich verhoudt tot een plan-MER.

Mevrouw Werther zegt dat een plan-MER een MER op strategisch niveau is, dus niet te vergelijken met een MER zoals ter voorbereiding op een luchthavenbesluit. Het is een MER met inzichten op de hoofdlijnen voor de langere toekomst. Over zaken die wel concreet gemaakt kunnen worden zal concrete informatie komen. Verder zitten er punten in waarop geanticipeerd kan worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de uitkomsten van het WHO-advies over geluidnormen. Hier vindt nog nadere uitwerking plaats, maar de uitkomsten die er al zijn worden getoetst in de plan-MER.

De heer Haverkort vraagt of een maatschappelijke kosten- en batenanalyse van de verschillende scenario's ook deel uit maakt van de luchtvaartnota. En wordt er in deze scenario's ook gekeken naar alternatieve locaties. Tot slot vraagt hij of de zienswijzen die het ministerie heeft ontvangen ook op de website komen.

Mevrouw Werther geeft aan dat er op verzoek van de Tweede Kamer een plan-MER wordt uitgevoerd en geen maatschappelijke kosten- en batenanalyse. Er is verder onderzoek gedaan naar alternatieve locaties, inclusief een luchthaven in zee. Dat wordt meegenomen in de voortgang van de luchtvaartnota. De zienswijzen zijn op dit moment nog niet in te zien in verband met de privacy van gebruiksgegevens, maar zullen later wel in te zien zijn. Wel zijn op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl van veel partijen position papers in te zien, en de verslagen van de luchtvaartgesprekken in de regio's. Deze geven een goede indruk van de reacties op de NRD.

De heer Döpp merkt op dat er voor het aspect economie niet gekozen is voor een maatschappelijke kosten- en batenanalyse, maar voor een plan-MER. Deze wordt echter getoetst door een commissie MER, maar de commissie MER stelt geen oordeel over het economische aspect te kunnen vormen. Mevrouw Werther geeft aan dat de naam 'plan-MER' aangeeft, maar het is een integrale effecten rapportage. De commissie MER zal hierbij vooral kijken naar de milieukant. Daarnaast zal een groep economische experts worden gevraagd om de economische kant te beoordelen.

De heer Döpp vraagt of het proces wel zorgvuldig genoeg is. Een begeleidingscommissie heeft een heel andere status dan een commissie MER. Hij vindt het een leemte in het proces. Wat hij tot nu toe heeft gezien is vrij zwak.

De heer Akkermans adviseert om het CPB, PBL en KIM een onafhankelijk los advies uit te laten geven.

De heer Dinjens vraagt of er wordt uitgesloten dat informatie over meten en rekenen meegenomen wordt in de luchtvaartnota.

Mevrouw Werther zegt dat alle informatie die beschikbaar is over meten en rekenen zal worden meegenomen om in ieder geval richtinggevende uitspraken te doen. Dit zodat het vervolgmateriaal bij de implementatie gebruikt kan worden.

De heer Dinjens bedoelde het nog scherper. In een luchtvaartnota staan grenzen. De nieuwe systematiek neemt beleving expliciet mee in berekeningen, maar die informatie is er nu nog niet. Biedt de nota ook ruimte om die nieuwe inzichten later in te passen.

Mevrouw Werther geeft aan dat deze ruimte wordt geboden.

Presentatie René Vrugt – I&W

De heer Döpp vraagt wanneer dit project af zal zijn en of alle bestaande wensen en eisen opgelost zullen zijn in 2023. Hij voorziet nu een aantal wensen die niet opgeleverd zullen zijn in 2023.

De heer Vrugt geeft aan dat het oplossen van alle problemen en honoreren van alle wensen niet altijd mogelijk is. Er moet realistisch gekeken worden. Er zijn drie sporen. Spoor één moet gereed zijn voor 2023, hierin worden onder andere de vliegroutes naar Lelystad verhoogd. Spoor twee moet ervoor zorgen dat de startpositie voor een andere indeling van het luchtruim in 2023 opgeleverd is en spoor drie is een toekomstbeeld voor wat er nog verbeterd zou kunnen worden. Hij kan niet stellen dat de luchtvaatherziening ineens af zal zijn. De luchtruimherziening is een proces van stappen en die stappen moeten in de tijd gezien worden. Het Rijk spant zich zoveel mogelijk in om alles zo snel mogelijk op te leveren. Er zullen resultaten zijn in 2023, maar nog niet alles zal er dan zijn want daarin is het Rijk bijvoorbeeld ook afhankelijk van andere partijen. In 2020 ligt in ieder geval de politieke keuze voor. Daarmee ligt het ook vast. Daarop zal verder gewerkt worden.

De heer Haverkort vraagt wat de relatie tussen dit onderwerp en de uitkomst van de luchtvaartnota is. Maakt het voor de luchtruimherziening uit of er meer of minder vliegtuigen komen.

De heer Vrugt antwoordt dat de discussie over groei plaatsvindt in de luchtvaartnota. Bij de luchtruimherziening wordt voornamelijk gekeken naar capaciteit. Capaciteit gaat niet alleen over volume, maar ook over hoe de ruimte benut wordt. Er zijn relevante kaders, deze staan op de website en het zou helpen als er in de luchtvaartnota een lijn wordt geformuleerd. Er zal gekeken blijven worden naar wat de consequentie van de politieke keuzes zijn op de luchtruimherziening.

De heer Dinjens vraagt wat de stand van zaken is betreft ARTIP2C.

De heer Vrugt geeft aan dat ARTIP2C wordt meegenomen in het verdere ontwerp van het luchtruim 2023.

De heer Dinjens vindt het erg lang duren als er pas in 2023 een oplossing komt.

De heer Vrugt antwoordt dat het ontwerpen dit jaar plaats zal vinden en dit in 2020 in het voorkeursbesluit komt. Dat zal dan nog niet op het niveau van routes en specifieke ontwerpen zijn, want dat vraagt veel meer tijd, gezien dat geïmplementeerd zal moeten worden.

De heer Dinjens zegt dat het een concreet issue is, samengevouwen met een breed kader waar vertraging uit komt.

De heer Vrugt legt uit dat er veel wensen en ideeën zijn over luchtvaart. Het ministerie wil alles in samenhang doen. De voorkeur gaat uit naar het in één keer het goed doen, in plaats van steeds tijdelijke kleine oplossingen. Hij beschrijft de luchtruimherziening als een huis, waarbij er nu wordt geïnvesteerd in het bouwen van een nieuw huis, in plaats van het repareren van scheuren in de muur.

De heer Dinjens geeft aan dat het hier niet gaat om een scheur in de muur, maar een huis zonder deur.

De heer Tekin geeft aan dat dit punt kritiek is. Hij stelt ook de vraag aan de sector om met een antwoord op ARTIP2C te komen.

De heer Poelmans merkt op dat er wordt uitgegaan van het huidige baangebruik en baanstelsel. Hij vraagt of er meer mogelijk is dan alleen het tegemoetkomen van Lelystad Airport.

De heer Vrugt stelt dat er tot 2023 een aantal dingen mogelijk zijn. Het luchtruim is niet statisch, er wordt voortdurend gekeken wat er verbeterd kan worden. Er wordt nu uitgegaan van de huidige baanconfiguratie, maar er wordt ook gekeken naar wat in de toekomst zou kunnen. Het denken over de toekomst moet niet vastgezet worden, maar in de varianten moet variëteit en ruimte voor toekomst-denken zijn.

7. Raadsinformatiesysteem

De heer Baarse vraagt of de leden zelf voor hun lidmaatschap van het raadsinformatiesysteem moeten betalen.

De heer Weggeman geeft aan dat de kosten worden gedragen door de Omgevingsraad.

Het Regioforum kiest voor het vergadersysteem van iBabs.

8. Rondvraag

De heer Tekin vraagt of er bezwaren zijn tegen het openbaar maken van het verslag van 8 maart, deze zijn er niet.

De heer Döpp vraagt hoe voorkomen kan worden dat volgend gebruiksjaar dezelfde situatie ontstaat voor wat betreft het gebruik van de vierde baan. Wordt er gewerkt aan een plan B om een gedoosituatie te voorkomen.

Mevrouw Blijlevens geeft aan dat de minister een brief gestuurd heeft aan de Kamer waarin ze heeft aangegeven dat er na de zomer een luchthavenbesluit gaat komen om ook handhaving mogelijk te maken. Er is ook nu overleg met de sector en de ILT over hoe te voldoen aan de regel.

De heer Van Der Meer zegt dat de sector inderdaad midden in dit proces zit. De sector zal in het volgende Regioforum terugkomen met waar dit precies toe heeft geleid.

De heer Döpp vindt dat de partijen naar elkaar verwijzen nu.

Mevrouw Blijlevens stelt dat dit niet het geval is. Het is belangrijk dat iedereen weet hoe het zit. In de laatste handavingsrapportage is een brief van de Minister opgenomen waarin ze aangeeft dat de ILT nu niet kan handhaven, omdat de regelgeving niet vastligt. Er ligt nu een plan op tafel om ervoor te zorgen dat deze regelgeving wel vastgelegd kan worden. Tegelijkertijd lopen er gesprekken tussen de ILT en de sector, maar daar is het Rijk niet bij aanwezig omdat de ILT een onafhankelijke partij is. Er wordt in ieder geval voor gezorgd dat het anticiperend handhaven beëindigd wordt.

Mevrouw Van Der Helm doet het verzoek aan het secretariaat om een informatiebijeenkomst over een aantal onderwerpen, zoals de RNP-eindnaderingen, te organiseren.

De heer Tekin stelt dat dit geregeld zal worden.

De heer Dinjens vraagt wat de stand van zaken is betreft de vierde baan regel en het inzicht in de uitzonderingsgronden, voornamelijk uitzonderingsgrond C. Verder vraagt hij om de kwartaalrapportages op de agenda te zetten.

Mevrouw Blijlevens geeft aan het eens te zijn met het agenderen van de kwartaalrapportages en stelt dat het dan ook belangrijk is om te kijken naar in welke vorm de bespreking hiervan het beste plaats kan vinden. Daarnaast zal er bekeken worden of het mogelijk is om de ILT een toelichting op de handavingsrapportage te laten verzorgen in het Regioforum.

De heer Dinjens meent opgevangen te hebben dat de local rule voor vrachtluchten verruimd is. Hij vraagt of dit zal leiden tot meer vrachtluchten in de nacht?

De heer Van Der Meer geeft aan dat er voor de nacht in de toewijzing van slots prioriteit wordt gegeven aan vracht, maar er komen geen extra nachtvluchten, 32.000 blijft 32.000.

De heer Dinjens vraagt of het effect dan is dat er meer vrachtvluchten in de nacht komen.

De heer Van Der Meer zegt dat dit niet het geval is.

Mevrouw Tiel wil NLR en het ministerie bedanken voor de kennissessie van vorige week, het was een heldere dag.

De heer Akkerman wil hier ook graag complimenten voor geven. Daarnaast wil hij weten of de MER voor 500.000 vluchten op Schiphol bijna klaar is en, gezien de website van BAS vernieuwd wordt, of daar ook een app voor kan komen.

De heer Van Der Meer geeft aan dat de MER zo goed als klaar is, deze ligt in concept bij DGLM. Wat betreft de website weet hij niet wat er precies gaat gebeuren met de app.

De heer Baarse vraagt in hoeverre in de huidige situatie het gebruik van de secundaire baan meegenomen wordt in het baangebruik voor de vierde baan.

Mevrouw Van Der Helm stelt dat er op dit moment 2+1 gevlogen wordt, er is dus geen sprake van vierde baan gebruik.

De heer Poelmans vraagt of de technical challenge van de MER ook verwerkt is in de MER en of dit nog gepresenteerd wordt voor de MER wordt gepubliceerd.

Mevrouw Blijlevens zegt dat de concept-MER nu beoordeeld wordt of het zo voldoet en daarna zal er gezamenlijk gekeken worden hoe hier vervolg aan te geven.

De heer Poelmans vraagt of er al nieuws is over de nieuwe voorzitter en de evaluatie van de Omgevingsraad.

Mevrouw Blijlevens zegt dat het ministerie binnen enkele weken de nieuwe voorzitter hoopt te benoemen en daarna spoedig te beginnen aan de evaluatie.

De heer Nobel vraagt of de uitspraak van de Raad van State over stikstof gevolgen heeft voor het LVB
Mevrouw Blijlevens stelt dat er een algemene brief uitgaat van het Kabinet over deze uitspraak. In deze brief wordt gesteld dat voor alle lopende trajecten gekeken zal worden wat de consequentie van deze uitspraak is en dat hierop nog teruggekomen wordt.

Besluitenlijst

- Er komt een bestuurlijk overleg over de stand van zaken en toekomst van het microklimaat Leimuideren.
 - *Vorbereidende overleggen hiervoor staan voor komende weken gepland.*
- De voorzitter neemt contact op met de BARIN over het ontbreken van de jaarlijkse bijdrage.
 - *Uitgevoerd.*
- Het Regioforum heeft de jaarrekening 2018 van de SOORS goedgekeurd.
 - *Benodigd geen verdere actie.*
- In het volgende Regioforum komt Schiphol met de uitkomsten van de evaluatie naar het proces rond planning baanonderhoud en de (onverwachte) gevolgen voor baangebruik.
 - *Is geagendeerd voor de vergadering van 20 september bij agendapunt 6.*
- Idem voor het proces rond aanscherping van de werkwijze ten aanzien van het beroep op uitzonderingsgronden bij het gebruik van de 4^e baan
 - *Inmiddels is met de brief van de Minister d.d. 5 juli duidelijk dat de aangescherpte regel uit het verslag van Hans Alders van 30 januari 2019 wordt overgenomen.*

- Op verzoek van LVNL wordt door het ORS-secretariaat een informatiebijeenkomst georganiseerd over een aantal operationele zaken
 - *Deze bijeenkomst heeft plaatsgehad op woensdag 18 september jl. Het verslag hiervan wordt gepubliceerd op de website van de ORS.*
- Voor de nieuw ingediende hinderbeperkende voorstellen wordt eerst de reactie van het Rijk op het verslag van Alders afgewacht dat binnenkort verschijnt; daarna zal een voorstel gedaan worden hoe hier een vervolg aan gegeven kan worden.
 - *Dit is behandeld onder agendapunt 2.c. op 20 september 2019.*
- Het originele onderzoek naar de verlegging van waypoint EH037 zal weer opgepakt worden.
 - *Op 16 september jl. heeft de eerste vergadering van de werkgroep plaatsgehad.*
- Eerst wordt afgewacht welke visie op de toekomst van een landelijk meetnetwerk en de bekostigings- en beheersstructuur wordt neergelegd vanuit het landelijk programma meten vliegtuiggeluid van het Ministerie. Tevens wordt eerst de evaluatie van de ORS afgewacht. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan en het moment van oplevering kan alsdan een verdere behandeling en uitwerking van een nieuw meetnetwerk in de ORS overwogen worden door te bezien wat er dan nog ter aanvulling in deze regio nodig is en of dit een zaak is van de ORS.
 - *De beschikbare informatie over een meetnetwerk is gedeeld met het ministerie. Bij agendapunt 3 is een toelichting op de stand van zaken gegeven.*
- Het Regioforum kiest voor iBabs als vergadersysteem voor de Omgevingsraad.
 - *Dit systeem wordt in werking gesteld voor de vergadering van het Regioforum van 22 november a.s.*
- De ILT zal voor het Regioforum van 20 september uitgenodigd worden voor een presentatie over de handhavingsrapportage.
 - *Het secretariaat van de Omgevingsraad heeft contact opgenomen met de ILT. De ILT heeft het secretariaat geïnformeerd dat de werkwijze van de Inspectie verlangt dat een verzoek tot een presentatie schriftelijk aan de Inspecteur-Generaal gericht dient te worden. Het verzoek aan de leden van het Regioforum is daarom zich schriftelijk tot het secretariaat van de Omgevingsraad te wenden indien een informatiebehoefte bestaat over onderwerpen waar de Inspectie over gaat. Het secretariaat verzoekt de leden van het Regioforum deze onderwerpen uiterlijk 1 oktober aan te leveren.*
- Het verslag van 8 maart mag openbaar gemaakt worden.
 - *Uitgevoerd.*