

Conceptverslag Regioforum – 20 september 2019

Aanwezig:

Dhr. P. van Geel	Interim-voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Mw. L. Sinkeler	Medewerker ORS
Dhr. M. Zandstra	Medewerker ORS
Dhr. M. Jenniskens	Ministerie van I&W
Mw. E. van der Klis	Provincie Noord-Holland
Dhr. M. Bovy	Provincie Zuid-Holland
Dhr. J. Nobel	Wethouder Haarlemmermeer
Dhr. R. Berkhout	Wethouder Haarlem
Dhr. S. Dinjens	Wethouder Velsen
Dhr. R.J. van Duijn	Wethouder Aalsmeer
Dhr. J.L. van den Heuvel	Wethouder Bodegraven-Reeuwijk
Mw. M. van der Velde-Menting	Burgemeester Kaag en Braassem
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
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan – Buitengebied
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. M. van der Meer	Schiphol
Dhr. H. Kooiman	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. G.J. Hendriks	Wethouden Gooise Meren
Mw. S. Munnikendam	Wethouder Zaanstad

1. Opening

De heer Van Geel opent de vergadering en heet in het bijzonder de heer Jenniskens van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de heer Kooiman van KLM welkom op hun eerste Regioforum-vergadering.

De heer Poelmans heet namens de bewonersdelegatie de interim-voorzitter welkom op zijn eerste Regioforum-vergadering. Verder geeft hij aan dat de bewoners in de afgelopen week kennis gemaakt hebben met de interim-voorzitter, dit biedt perspectieven en zij hopen dat het de interim-voorzitter lukt om de partijen rondom Schiphol aan tafel samen te brengen en er zo een doorstart van de Omgevingsraad Schiphol gemaakt kan worden.

De heer Van Geel geeft aan dat de bewonersverkiezingen eerder zijn uitgesteld, toen vanwege de fase waarin de advisering door de Omgevingsraad aan de Minister zich bevond. Het voorstel op dit moment is om benoemingsperiode wederom te verlengen, dit in verband met het evaluatieproces van de Omgevingsraad. De voorziene evaluatie en besluitvorming naar aanleiding van deze evaluatie raken de toekomst van de Omgevingsraad. In de luchtvaartnota komen ook de evaluatie van de Omgevingsraad, het toekomstbeeld voor de Omgevingsraad en de invulling van governance in de toekomst terug. Verkiezingen houden voordat duidelijk is wat de precieze rol van de bewonersvertegenwoordigers zal zijn lijkt onverstandig. Het voorstel is daarom om de termijn van de huidige zittende bewonersvertegenwoordigers te verlengen.

De partijen in de Omgevingsraad stemmen in met een verlenging van de zittingstermijn van de huidige zittende bewonersvertegenwoordigers.

De heer Döpp stelt dat de notitie parallel starten zowel helder als alarmerend is. In vijftig procent van de gevallen wordt de eerste preferentie niet gevolgd, terwijl dit wel zou kunnen. Hij mist hierbij een vervolgactie over het werken aan het verhogen van het vliegen van de eerste preferentie door Schiphol.

De heer Van Geel stelt voor om een overleg in te plannen tussen de sector, de heer Döpp en To70 om voor een uitgebreid antwoord op deze vragen te zorgen.

De heer Dinjens vraagt, aangaande de kwartaalrapportages Q2 en Q3 van Schiphol, hoe het kan dat het target van zeventig procent voor de netwerkqualiteit niet gehaald wordt en hoe zorgelijk dit is. Daarnaast zag hij vorig jaar veel overschrijdingen van de vierde baan regel, maar in deze rapportages ziet hij er geen. Hij vraagt zich af hoe dat kan.

De heer Van der Meer geeft aan dat het target van de netwerkqualiteit niet gehaald is vanwege de eerste fase werkzaamheden aan de rijbaan Alpha 8, dit bleek ook een effect te hebben op de operatie. Later deze vergadering zal Schiphol hier verder over uitweiden.

Mevrouw Van der Helm geeft aan dat de vierde baan in de winterperiode minder vaak wordt ingezet, dan in de zomerperiode en dat er daarom in de eerste twee kwartaalrapportages geen overschrijdingen geweest zijn.

De heer Baarse zegt dat er sprake is van uitzonderingsregel twee, te weten dat het gebruik van de vierde baan bij onderhoud niet relevant is. Hij zou dit graag meenemen in het agendapunt over het onderhoud later in deze vergadering.

De heer Baarse stelt dat het in de brief over de dreigende overschrijding van de handhavingspunten van Schiphol inmiddels om bekende punten gaat. Zeker handhavingspunten 24 en 25 lijken structureel overschreden te worden. Daarnaast lijkt handhavingspunt 20 overschreden te worden door het buiten gebruik zijn van de Kaagbaan. Hij concludeert hieruit dat het beoogde doel van minder hinder op de secundaire banen in het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel wat hem betreft niet bereikt wordt.

Verder staat in de tweede alinea van de brief dat Schiphol stappen had kunnen ondernemen om hinder te beperken. Hij vraagt zich af om welke stappen dit gaat.

De heer Van der Meer antwoordt dat tien jaar geleden de baanpreferentie is aangepast om binnen de handhaving te passen. De stap die dus gezet had kunnen worden was het herzien van de preferenties, dit is echter vanwege gemaakte afspraken niet gedaan.

De heer Baarse wil graag als aandachtspunt meegeven dat de secundaire banen hier de dupe van zijn.

De heer Dinijs vraagt over de eerste halfjaarrapportage van de SOORS of het klopt dat de BARIN zijn bijdrage nog niet heeft voldaan.

De heer Van Geel antwoordt dat Schiphol inmiddels de ontbrekende bijdrage van de BARIN voor de jaren 2017, 2018 en 2019 heeft voldaan.

De heer Van Geel geeft aan voor de evaluatie van de Omgevingsraad bezig te zijn met een ronde om alle partijen te spreken. Hij zit hierbij echter wel met een dilemma, want ten tijde van zijn aanstelling werd er gesproken over een langdurig traject om de Omgevingsraad te evalueren. Dit traject zou te laat komen om meegenomen te kunnen worden in de luchtvaartnota. Daarom is de keuze gemaakt voor een tweetrapsraket in de structuur. Hij wil in overleg met alle betrokkenen kijken wat de wensen zijn voor de governance-structuur, zowel verleden als toekomst. Dit wil hij combineren met de vraag welke vragen er nog zijn voor het vervolg. Op deze manier wil hij in het product wat hij eind oktober aan de Minister oplevert een hoofdlijn hebben staan van wat hij ervaart en van wat de partijen vinden. Dit kan dan uitgewerkt worden in de maanden erna. Op deze wijze kunnen de denklijnen die uitgesproken worden een plek krijgen in luchtvaartnota voor eind van het jaar. In dat kader voert hij nu de gesprekken met de partijen. Dit ervaart hij tot nu toe als zeer zinvol en hij zal hiermee doorgaan. Er is hem veel aangelegen om iets gezamenlijks op te zetten.

De heer Poelmans stelt dat de leden hebben kennisgenomen van de brief van de interim-voorzitter. De bewoners vinden dat de evaluatie een serieuze aanpak verdient, dit is belangrijk in de luchtvaartnota en voor de rol van governance in het algemeen. Ze zijn benieuwd naar de resultaten van de eerste gesprekken van de interim-voorzitter.

De heer Van Geel bedankt de partijen voor het mogelijk maken van de gesprekken op zo'n korte termijn.

2. Toelichting ministerie op brief Minister d.d. 5 juli 2019

De heer Jenniskens stelt dat de brief van 5 juli geagendeerd is in het Algemeen Overleg van 11 september in de Tweede Kamer. Aan de hand van de brief zullen er drie stappen doorlopen worden. In de eerste stap wordt er gewerkt aan het wettelijk verankeren van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel. De tweede stap is het opstellen en uitbrengen van de luchtvaartnota en de derde stap betreft de groeistappen na aantoonbare hinderbeperking. Er zijn avonden georganiseerd om de brief toe te lichten aan wie hier behoefte aan had. Deze bleken erg zinvol en zijn druk bezocht. Ook is er aangegeven dat er nog een uitwerkingsslag zou komen over wat het Ministerie wil betrekken bij hinderbeperking en wat de groeistappen zullen zijn. In die fase zit het Ministerie nu, er zijn gesprekken gevoerd met de delegaties van de Omgevingsraad om te horen wat zij belangrijk vonden in vervolgstappen en deze resultaten worden nu verwerkt. Er zijn veel vragen over het systeem, maar de Minister heeft hier nu nog geen antwoord op, omdat het Ministerie nog in de uitwerkingsfase zit. Dit najaar zal er een brief volgen waar alles verder uit de doeken wordt gedaan, bijvoorbeeld aangaande wat de hinderbeperkende maatregelen en bijbehorende groeistappen zijn en het vervolg over het onderzoek naar ultrafijnstof, de ontwikkeling van het omgevingsfonds en het programma hinderreductie. De onderzoeken voor het LVB 1 zijn op een haar na afgerond, daaraan zal het PAS-onderzoek worden toegevoegd, maar dat zal langer duren dan gepland. Het RMI bevindt zich in de afrondende fase, er wordt nog een extra klankbordgroep ingepland om de resultaten door te nemen.

De heer Van der Meer stelt dat de Minister Schiphol om drie dingen gevraagd heeft: Een actieplan voor de reductie van ultrafijnstof, een uitvoeringsplan hinderbeperking & een opzet voor het omgevingsfonds. Over deze vragen wordt, voor iedere vraag op de eigen bijpassende manier, geconsulteerd bij stakeholders en de aanpak en voortgang hiervan worden gepresenteerd in de Omgevingsraad. Wat Schiphol vraagt van de deelnemers in de consultatieronde is of het totale pakket een volledige afspiegeling is van wat er leeft in de omgeving.

Er ligt een concept voor het uitvoeringsplan hinderbeperking, onder andere gebaseerd op het verslag van Alders, de rapportages van BAS, de gesprekken met de omgeving en gemeenten en hinderbeperkende voorstellen die al in het Regioforum voor hebben gelegen. Dit zal in het najaar verder opgepakt worden. Schiphol zal, wanneer mogelijk, hierover informeren in het Regioforum van november of anders het Regioforum van maart 2020.

Mevrouw Van der Velde – Menting vraagt of er duidelijker gesteld kan worden wat het Ministerie meeneemt in de hinder. Betreft dit ook bijvoorbeeld gezondheid en frequentiehinder.

De heer Van Duijn vreest dat de planning van het LVB 1 in gevaar komt. Hij is benieuwd of hiermee een jaar langer door wordt gegaan met anticiperend handhaven. Of wordt het Nieuw Normen en Handhavingstelsel wel al vastgelegd.

De heer Jägers vraagt wat er gaat gebeuren met de hinderbeperkende voorstellen van 2018 die opgenomen zijn in het verslag van Alders. Hij zou graag zien dat deze met nog meer spoed dan nu wordt opgepakt.

De heer Jenniskens zegt dat er twee juridische uitspraken gedaan zijn die invloed hebben op de vervolgstappen van het Ministerie. De een is de uitspraak om snel te stoppen met anticiperend handhaven, de ander betreft de uitspraak over stikstof. Het Ministerie is afhankelijk van de resultaten van de stikstofonderzoeken, die zijn bepalend voor de vervolgstappen. Daarbij is het Ministerie er alles aan gelegen om niet meer tijd te verliezen dan strikt noodzakelijk.

De heer Döpp neemt aan dat het invoeren van het LVB 1 voor het gebruiksjaar 2020 niet gehaald zal worden, maar wat betreft anticiperend handhaven is door de ILT gevraagd om een nadere specificatie van de vierde baan regel. Hij vraagt of het Ministerie de nieuwe aangescherpte vierde baan regel aan kan geven bij de ILT, zodat de ILT hier op kan handhaven.

De heer Jenniskens stelt dat er is aangegeven dat er zo snel mogelijk gehandhaafd moet worden op basis van de nieuwe vierde baan regel zoals deze vermeld staat in het verslag van Alders. Het Ministerie is nu in gesprek met de ILT om te kijken wat er nodig is om hier gehoor aan te geven.

De heer Van Duijn vraagt nogmaals of het gaat lukken om voor november het LVB 1 klaar te hebben, in verband met het nieuwe gebruiksjaar.

De heer Jenniskens verwacht dat het invoeren van het LVB 1 niet zal lukken voor het gebruiksjaar 2020, maar dat dit nog afhankelijk is van de uitkomsten van het stikstofonderzoek.

De heer Poelmans is benieuwd naar de consequenties hiervan voor het aankomende jaar. Hij geeft aan dat er veel opgehaald en teruggegeven wordt, maar is benieuwd wanneer daar resultaten van terugkomen en of deze ook in de Omgevingsraad worden besproken. Ook betreft de uitvoering en bewaking van nieuwe afspraken vraagt hij zich af of deze in de Omgevingsraad zullen komen.

De heer Jenniskens stelt dat de vragen over hinderreductie bij Schiphol liggen. Betreft de punten uit de brief van 5 juli geeft hij aan dat het proces wat hiervoor doorlopen moet worden, nog uitgelijnd moet worden.

De heer Poelmans vraagt het Ministerie om de consultatie en resultaten voor te leggen in Omgevingsraad. Er moet over deze punten een besluit vallen en hij wil weten waar dat besluit valt.

De heer Jenniskens geeft aan dat het voorleggen van de punten ter consultatie te ver gaat. De Minister heeft in reactie op haar adviesaanvragen het verslag van Alders ontvangen. Daarmee is de bal bij de Minister gelegd voor de vervolgstappen. Het Ministerie zal dit oppakken en de Omgevingsraad informeren en betrekken. Een consultatiemoment gaat echter te ver.

De heer Van Geel merkt op dat dit interessant is voor het vervolg van de evaluatie van de Omgevingsraad.

De heer Van der Meer beantwoordt de eerdere vraag of alle hinder meegenomen wordt. Schiphol heeft een hoop signalen meegekregen vanuit de verschillende gemeenten. Het is op dit moment te vroeg om in te gaan op alle individuele hinderbeperkende maatregelen. Zodra het hele plan verder uitgewerkt is, zal Schiphol wederom in gesprek gaan met de stakeholders om te zien of aan de wensen wordt voldaan. Schiphol is verder bezig om alles, inclusief de hinderbeperkende maatregelen van 2019, in één pakket te krijgen.

De heer Van Geel vraagt hoe het Regioforum betrokken wordt bij deze plannen.

De heer Van der Meer geeft aan dat het Regioforum op gezette tijden geïnformeerd en meegenomen zal worden.

De heer Poelmans merkt op dat het ook om prioritering gaat. De besluitvorming hoort plaats te vinden in de Omgevingsraad.

De heer Van der Meer stelt daarover niets te kunnen zeggen, onder andere omdat de planning nog niet gereed is.

De heer Van Geel vraagt aan het Ministerie en Schiphol om goed na te denken over de uitlijning van het proces. Hij wil graag duidelijkheid over wat er gebeurt en wat zij gaan doen, los van het feit of de partijen het hier wel of niet mee eens zijn.

De heer Van der Meer stelt deze duidelijkheid te zullen verschaffen.

De heer Akkerman geeft aan dat de Milieufederatie Noord-Holland een set met criteria voor het beperken van hinder heeft opgesteld, deze zouden hulp kunnen bieden bij het opstellen van de roadmap hinderbeperkende maatregelen. Daarnaast heeft de Milieufederatie onderzoek gedaan naar fysieke maatregelen voor hindervermindering. De gemeente Haarlemmermeer zou hier een verslag over uitbrengen, dus hij wil graag de stand van zaken hiervan weten en is benieuwd naar de manier waarop gemeenten hierin participeren.

De heer Van Duijn stelt niet anders te doen dan zich bezig te houden met hinderbeperking en suggesties hiervoor, zowel lucht- als landzijdig en in de ruimtelijke ontwikkeling. Hij stelt ook niet anders te kunnen omdat zijn gemeente voor het grootste deel in een Schiphol beperkingengebied ligt.

De heer Poelmans zegt dat er door het Ministerie gekozen is voor kerngroepen per provincie ter bespreking en consultering in het kader van de luchtvaartnota en de luchtruimherziening. Het Regioforum is gekozen als de kerngroep voor Noord-Holland. Hij stelt dat de punten die in het kader van de luchtvaartnota en de luchtruimherziening in de kerngroepen besproken worden, daarom ook in het Regioforum moeten worden besproken.

De heer Jenniskens antwoordt dat er onlangs een klankbordgroep luchtvaart geweest is. Daarnaast is in kader van de luchtruimherziening ook de notitie Reikwijdte gepubliceerd, daar kan op gereageerd worden. De adviesaanvragen van de Omgevingsraad Schiphol zijn teruggegeven aan de Minister met het verzoek om zelf de regie te pakken, dit is wat zij nu doet.

De heer Akkerman geeft aan dit belangrijk te vinden. Alle provincies hebben een kerngroep, behalve in Noord-Holland. In Noord-Holland zou dat het Regioforum zijn, maar daar is nu onduidelijkheid over. Hij pleit voor een helder proces en vraagt daarbij wie de kerngroep in Noord-Holland nu is.

De heer Poelmans merkt op dat in Zuid-Holland de kerngroep onder leiding staat van de gedeputeerde.

De heer Van Geel vraagt hoe is dit gelopen is en wat de precieze rol van het Regioforum nu is. Dit past bij zijn eerder in deze vergadering gedane verzoek om helderheid in het proces.

Mevrouw Van der Klis zegt dat de provincie bij het ministerie aangegeven heeft dat een kerngroep in Noord-Holland niet interessant is, omdat hier al een dergelijke structuur aanwezig is in de vorm van

het Regioforum. Daarnaast heeft de provincie zelf de verantwoordelijkheid genomen om de mensen in het noorden van Noord-Holland mee te nemen.

De heer Van Geel vraagt aan het ministerie of dit klopt en of zij het hier mee eens zijn.

De heer Poelmans geeft nogmaals aan dat de luchtruimherziening en de luchtvaartnota op de agenda van het Regioforum zouden moeten staan.

De heer Van Geel wil graag weten of er een afspraak is tussen de Provincie Noord-Holland en het ministerie, wat deze afspraak dan is en of hieraan wordt voldaan. Hij vraagt wederom om helderheid in het proces. Wat is er afgesproken en wat is hier het vervolg van.

3. Landelijk meetsysteem: stand van zaken

Presentatie dhr. Van Luijk – RIVM

De heer Akkerman vraagt naar hoe lang het opzetten van dit systeem zal duren en of dit klaar is voor de luchtvaartnota.

De heer IJsselstein antwoordt dat het systeem zoveel als mogelijk meegenomen zal worden in de luchtvaartnota. Dit proces loopt parallel met de luchtvaartnota.

De heer Akkerman zegt dat hinder nu bepaald wordt door berekenen, maar daar zit een onzekerheid in. Dit wordt echter wel gekoppeld aan aantallen vluchten. Een decibel verschil kan veel extra vliegtuigbewegingen opleveren. Wordt er in dit rapport ook een uitspraak gedaan over de eventuele ruimte voor vluchten gebaseerd op wetenschappelijke criteria. Daarnaast wil hij graag weten of er een definitie gegeven kan worden van stilteperiodes en of dit in het rapport wordt genoemd. Tot slot is hij benieuwd of er meer in het rapport staat over de complexiteit van meten.

De heer Van Luijk antwoordt dat er geen standaarddefinitie van stilteperiode is. Hier is wel internationaal onderzoek naar gedaan, maar het is heel moeilijk om te zeggen wat het effect van een stilteperiode is. Het is de moeite waard om dit verder op te pakken, maar op dit moment ligt het nergens kant en klaar op de plank. Wat betreft de relatie criteria en hoeveelheid vluchten doet het RIVM hier geen uitspraken over. Ze kijken enkel naar meten en rekenen en hoe dit op te pakken, een vertaling naar vluchten wordt niet gedaan.

De heer Poelmans vraagt wat de vervolgstappen zijn. In de vorige vergadering van het Regioforum is het project wat de Omgevingsraad gestart was over het meetsysteem besproken. Dit project ging al ver in op wat er gedaan kon worden en hoe bijvoorbeeld het huidige meetnet uitgebreid zou kunnen worden. In het gepresenteerde rapport van het RIVM staat wat al bekend was.

De heer Van Luijk antwoordt dat het rapport nog in de consultatieronde is. Het zal daarom eind oktober, begin november uitkomen, afhankelijk van de consultatierondes en feedback.

De heer Döpp vraagt of met de adviezen over meten in dit rapport ook een goed antwoord kan worden gegeven op of en wanneer een situatie meer of minder hinder oplevert. Hij geeft hierbij als voorbeeld dat de startprocedure NADP2 volgens berekeningen minder hinder oplevert, maar volgens de ervaring meer. Wanneer zou er een goed antwoord gegeven kunnen worden op of, in dit voorbeeld, deze methode meer of minder hinder oplevert.

De heer Van Luijk zegt dat hierover een aantal dingen in het rapport staan. Er is een indicatie bij bepaald geluid dat er bij een afname van Lden toch een toename van hinder kan zijn. Het rapport beveelt aan om hier verdere stappen in te zetten en uit te zoeken wat de mechanismes hierachter zijn.

De heer Looman vraagt of in dit rapport ook grondgeluid opgenomen is.

De heer Knop is ook geïnteresseerd in hoe er om zal worden gegaan met grondgeluid.

De heer Akkerman sluit zich aan bij de bovenstaande sprekers.

De heer Van Luijk antwoordt dat grondgeluid er niet in zit, dit is een beslissing aan het begin van het traject geweest.

De heer Baarse vindt het systeem te complex en vraagt zich af of het niet te breed wordt getrokken. De heer Van Luijk geeft aan het zelf ook graag zo simpel mogelijk te willen houden, maar er komen bij het onderzoek veel complexe vragen op. Er zitten veel haken en ogen aan dit systeem en de winst van dit rapport is het boven water krijgen van die haken en ogen en hoe daarmee om te gaan. De gedachtegang is zeker niet om het complexer te maken dan nodig, er wordt juist gericht op het praktische nut van dit systeem.

De heer Knop geeft aan dat er vanuit de Omgevingsraad een brief naar het ministerie is gestuurd met alle wederwaardigheden over hoe een meetnetwerk eruit kan zien. Hij vraagt zich af of deze brief ook betrokken zal worden door het Ministerie en het RIVM.

De heer Van Luijk stelt dat het verslag en de brief van de Omgevingsraad aan het Ministerie aangaande het al gedane werk in de Omgevingsraad ten aanzien van de informatievoorziening en stroomlijning meegenomen zal worden in de uitwerkingsfase. Deze zijn nu nog niet meegenomen.

De heer Van Geel stelt dat de vragen die hier spelen gaan over wat het door de Omgevingsraad aangeleverde document betekent voor het werk dat hier gebeurt en ontwikkeld is.

De heer IJsselstein geeft aan dat er alles aan gelegen is om meten een plek te geven in de wetgeving. Dit wordt expliciet benoemd in de luchtvaartnota. Vanuit dit gremium werd ver voorgelopen op de landelijke ontwikkeling van een dergelijk meetnetwerk. Dat is meegegeven aan het consortium. De in de Omgevingsraad vastgelegde informatievoorziening kan een plek krijgen in de toekomst.

De heer Van Duijn vraagt wanneer het project klaar is. Daarnaast wil hij weten op welke manier dit rapport meegenomen zal worden in het kader van "eerst zien dan geloven". Hoe wordt de hinderbeperking gemeten en hoe wordt dit meegenomen in de hinderbeperkende maatregelen. Wat betreft de aanbeveling over het standaardiseren van meten, berekenen en beleven zou het interessant zijn voor dit gremium om dit zo snel mogelijk in te zetten op bijvoorbeeld de microklimaten.

De heer Van Luijk geeft aan dat de aanbeveling over het standaardiseren gaat over hinderpeiling. Het zijn enquêtes, mensen worden op een gestandaardiseerde manier gevraagd om hinderbeleving. Dit kan niet gekoppeld worden aan meten of berekenen, het is meer te koppelen aan een gebied.

De heer Jenniskens antwoordt ten aanzien van het verdienen van groei, dat in de brief van de Minister van 5 juli is aangegeven dat er wordt gekeken naar nieuwe normen en het samengaan van meten en berekenen. Ook internationaal zullen er nieuwe normen vastgelegd worden, maar dat kan nog wel even duren. Het rapport is voor nu voornamelijk bedoeld als informatievoorziening. Er wordt gekeken naar meetbare transparante nieuwe normen, als die er zijn voor de luchtvaartnota worden ze opgenomen en als die er nog niet zijn wordt hier verder aan gewerkt.

De heer Van Duijn vraagt of er zolang er geen normen zijn, ook geen groeistappen kunnen komen.

De heer Poelmans vraagt of er een invalshoek gegeven kan worden van de landelijke aanpak voor meten. De Omgevingsraad was al ver in dit proces, dat model zou zo kunnen worden geïmplementeerd, waarom gebeurt dat niet. Ook geeft hij aan dat de Omgevingsraad het rapport niet kent, noch is geconsulteerd.

De heer Jenniskens geeft aan de gevoelens over groei te herkennen, maar de brief van de Minister is helder. Het Ministerie baseert zich op dit moment op de normen die beschikbaar zijn en voegen toe waar dat kan. Dit zijn ontwikkelingen die meer tijd kosten dan gewenst en daarom wordt er voor nu naar de beschikbare normen gekeken.

De heer Dinjens vraagt met wie dit rapport nu in consultatie is.

De heer IJsselstein zegt dat de presentatie in het Regioforum een vorm van consultatie is. Nadat het rapport is gepubliceerd en het beleidsvoornemen is geschreven zal het Ministerie gaan consulteren

Met opmerkingen [LK1]: Op verzoek van IenW vervangen door: "De heer IJsselstein geeft aan dat de vraag is (aan consortium) op welke wijze meten een plek kan krijgen in de berekeningen."

op dat voornemen. Hiervoor gaat het Ministerie naar alle regio's en Commissies Regionaal Overleg voor consultatie.

Mevrouw Tiel vraagt, gezien dit de consultatie is, of zij de stukken kan ontvangen.

De heer Jsselstein antwoordt dat zij de tien aanbevelingen kan ontvangen. De daadwerkelijke consultatie op het beleidsvoornemen komt er ook, maar later.

De heer Van Geel vraagt wederom helderheid van afspraken en geeft aan dit te willen bespreken met het Ministerie.

4. Ultrafijnstof

Presentatie mw. Janssen – RIVM

De heer Hendriks merkt op dat de gepresenteerde metingen van twee jaar geleden zijn. Er zijn sindsdien meer zwaardere vliegtuigen gestart. Hij vraagt zich af of dat mogelijk een effect heeft. Mevrouw Janssen geeft aan dit na te zullen moeten vragen.

De heer Hendriks vraagt waarom de mogelijke carcinogene effecten niet in de vraagstelling van het onderzoek opgenomen zijn.

De heer Jenniskens geeft aan op deze vraag geen antwoord te kunnen geven. Dit moet hij opzoeken.

De Minister heeft in het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer van 19 september aangegeven dat ze aan de Gezondheidsraad gevraagd heeft wat nodig is om de effecten van stikstof aan te pakken.

Mevrouw Janssen geeft aan dat voor het onderzoek de parameters en cardiovasculair eindpunt er wel waren, maar er geen goed cel-model was voor die ziekten. Ook kunnen er bij kinderen geen harteffecten gemeten worden. Er is daarom gefocust op de longen. De cardiovasculaire effecten komen wel terug in lange termijn onderzoek.

Met opmerkingen [LK2]: Op verzoek van IenW te vervangen door: "Het ministerie van IenW zal de Gezondheidsraad om advies vragen over blootstelling aan ultrafijn stof (in den brede, dus niet alleen uit de luchtvaart). Naar verwachting wordt de adviesaanvraag eind november 2019 aan de raad verstuurd."

5. Gebruiksprognose 2020

Presentatie dhr. Dalmeijer – Schiphol

De heer Brouwer merkt ten aanzien van het proces op dat de Gebruiksprognose steeds laat wordt opgeleverd. Hierdoor is er weinig tijd om het de aandacht te geven die het verdient.

De heer Van Den Heuvel sluit zich aan bij de opmerking over het eerder opleveren van de Gebruiksprognose voor het volgende jaar. Het laat komen beïnvloedt de blik op de Gebruiksprognose en de sfeer in de bespreking

De heer Van Geel geeft aan de opmerkingen over de oplevertermijn te begrijpen. Daarbij moet gesteld worden dat er tussen 23 augustus en deze vergadering hard is gewerkt aan dit proces. Voor de volgende Gebruiksprognose wordt afgesproken de gegevens eerder aan te leveren om het proces zo in rustiger vaarwater te krijgen.

De heer Brouwer heeft geconstateerd dat de Gebruiksprognose voor een deel gebaseerd wordt op (rij)baanonderhoud. Recentelijk is gebleken dat de prognose van (rij)baanonderhoud niet klopt. Ter illustratie schetst hij de zeven weken die de Kaagbaan eind dit jaar niet-voorzien buiten gebruik was. De heer Dalmeijer stelt dat op het moment dat Gebruiksprognose wordt uitgebracht, er uit wordt gegaan van de meest recente planning van het onderhoud en de meest recente inschatting van de effecten hiervan. Daarnaast maakt dit voor de toets op gelijkwaardigheid niet uit, want daarvoor mag niet gekeken worden naar onderhoud. Voor de milieueffecten is het plan om in het vierde kwartaal een informatiesessie te organiseren over het baanonderhoud, waarin ook de effecten van de werkzaamheden aan rijbaan Alpha 8 inzichtelijker worden gemaakt.

De heer Brouwer geeft aan dat het gaat om grote onderhoudszaken die nu niet bekend zijn, maar dat later wel worden. Nu lijkt het alsof alleen de Oostbaan in onderhoud zal gaan. Hiermee is de Gebruiksprognose niet betrouwbaar.

De heer Dalmeijer antwoordt dat zeker niet alleen de Oostbaan in onderhoud zal gaan, want er zullen ook werkzaamheden aan Alpha 8 plaatsvinden. De inzichten hierover komen in het vierde kwartaal terug in een informatiesessie.

De heer Haverkort wil graag meer weten over de effecten van het wijzigingen van de rekenmethode in praktische zin.

De heer Dalmeijer antwoordt dat het niet de taak van de Gebruiksprognose is om het verschil in rekenmethodes duidelijk maken.

De heer Döpp vraagt waarom er geen historische cijfers, opnieuw berekend met Doc29, worden meegenomen?

De heer Dalmeijer antwoordt dat wanneer er met Doc29 gerekend wordt, er veel gedetailleerde informatie nodig is als input. Deze gedetailleerde informatie is er niet altijd. Daarom is het lastig om dit te implementeren.

De heer Döpp is in de veronderstelling dat dit eerder wel is gedaan, dus het zou moeten kunnen.

De heer Dalmeijer zegt dat het jaar waar de heer Döpp aan refereert een specifiek jaar is. Dat jaar is genomen als ijkpunt en kon daarom gebruikt worden.

De heer Döpp stelt dat dit de transparantie niet ten goede komt. Hij geeft als algemene opmerking dat hij graag meer inzicht in Doc29 en de historische cijfers zou willen krijgen.

De heer Van den Heuvel zou graag in de Gebruiksprognose zien dat er inzicht gegeven wordt op parallel landen. Hij heeft de stellige indruk dat dit toeneemt, zeker bij onverwacht onderhoud.

De heer Dalmeijer antwoordt dat parallel landen is meegenomen in totale baangebruikcijfers. In de Gebruiksprognose is echter niet te zien wat de prognose is van parallel naderen specifiek naar het zuiden. Dit kan wel uitgezocht worden. Als hier specifieke vragen naar zijn kunnen deze los besproken worden.

De heer Van den Heuvel geeft aan dit graag voortaan duidelijk in de Gebruiksprognose te willen zien.

De heer Diniens vraagt over hoeveel bewegingen het gaat ten aanzien van General Aviation.

De heer Dalmeijer stelt dat het aantal General Aviation-bewegingen in deze Gebruiksprognose vastgesteld is op 18.200, inclusief politiehelikopter en klein zakelijk-verkeer.

De heer Poelmans geeft aan dat de Gebruiksprognose niet de vraag beantwoordt of er wordt voldaan aan de baangebruiksregels. In het conceptadvies staat aangegeven dat de realisaties van gehinderden in de afgelopen jaren een toename laat zien. Er zou minder hinder komen, maar er komt meer. Aan de Gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan, maar hij vraagt zich af of er wordt voldaan aan de afspraken uit het Aldersakkoord. Er moet bijvoorbeeld gekeken worden of met de nieuwe definitie van de vierde baan regel wordt voldaan aan de baangebruiksregels. Dit kan nu nog niet gecontroleerd worden. Ook loopt er nog een discussie over 29.000 of 32.000 nachtvluchten.

De heer Bovy merkt op dat de opgave waar het Regioforum voor staat is of de informatievoorziening helder en transparant is. Dit is het geval. De discussie over het voldoen aan de afspraken uit het Aldersakkoord is een ander punt, wat nu niet op de agenda van het Regioforum staat.

De heer Weggeman stelt dat de baangebruiksregels op dit moment in de Gebruiksprognose zitten en verondersteld wordt dat deze nageleefd zullen worden. Of dit feitelijk gebeurt wordt achteraf vastgesteld in de Evaluatie Gebruiksprognose.

Wat betreft het aantal nachtvluchten wordt er getracht consistentie in het voorstel te bewaken. Er is voor dit conceptadvies juist consistentie in de formulering gebruikt om de constatering aan te laten sluiten bij wat er vorig jaar geuit is over de naleving van de regels en de borging van de handhaving hiervan. Op verzoek van de BRS is die passage opnieuw, inclusief vierde baan regel, integraal opgenomen.

De heer Dinjens merkt op ook wat te vinden van de late aanlevering en de vierde baan regel, maar dat staat verwoord in het conceptadvies. Hij sluit zich daarom aan bij de provincie Zuid-Holland en stelt dat de vraag die hem voorligt is of de Gebruiksprognose voorziet in transparantie. Het antwoord hierop is ja.

De heer Van Duijn sluit zich hier bij aan.

De heer Van Den Heuvel geeft aan vorig jaar niet akkoord te zijn geweest met het advies over de Gebruiksprognose. Nu stemt hij wel in, omdat er naast het advies zelf ook wordt gekeken naar de pogingen die in het werk worden gesteld en de intenties van de sector en het Ministerie.

De heer Knop sluit zich hier ook bij aan.

De heer Poelmans geeft aan dat de bewoners de beperkte taak van de Omgevingsraad kennen om hier advies over uit te brengen. Zij zullen de verzending van de brief niet tegenhouden, maar maken een voorbehoud op de tekst van de brief. De bewoners kunnen aan hun achterban niet uitleggen dat de Gebruiksprognose klopt. Daar laten ze het bij. Zij hebben, nadat de interim-voorzitter hen hiervoor in de gelegenheid stelt, geen suggesties om dit gevoel in de brief duidelijker te verwoorden.

Het Regioforum is akkoord met het conceptadvies, gehoord hebbende het statement van de bewoners.

6. Evaluatie berichtgeving en uitvoering onderhoud door Schiphol

De heer Van der Meer zegt dat er in het vorige Regioforum is gesproken over de werkzaamheden aan rijbaan Alpha 8 en de negatieve effecten hierdoor. Ondertussen zijn er vanuit Schiphol, samen met LVNL, brieven uitgestuurd naar de omliggende gemeenten en de Omgevingsraad. Hij wil het agendapunt graag in tweeën knippen, allereerst een uitleg over de evaluatie en de lessen hieruit en vervolgens een inzicht in wat er nog in het verschiet staat voor de tweede fase van werkzaamheden aan rijbaan Alpha 8.

De effecten van de werkzaamheden aan Alpha 8 waren anders ingeschat dan ze bleken te zijn. Om deze reden zijn ze eerder niet meegenomen in de communicatie. Als gevolg hiervan heeft Schiphol een andere inschatting gemaakt bij de werkplanning, deze is nu gericht op de impact die werkzaamheden hebben op de omgeving en operatie zelf. Wat bijvoorbeeld te zien is in de derde kwartaalrapportage van Schiphol, is dat de werkzaamheden aan Alpha 8 ook een sterk effect hadden op de on time performance. Dat is nu verbeterd.

Daarnaast is er gekeken naar de planning van dit jaar en is deze aangepast. Er zijn een aantal werkzaamheden, die geen effect hadden op het baangebruik, verschoven naar 2020. Dit om in de planning ruimte te maken voor de tweede fase werkzaamheden aan Alpha 8, die moeten plaatsvinden vanwege de technische levensduur van de infrastructuur. Deze staan nu gepland van medio oktober tot medio december, zo laat mogelijk voor zo min mogelijk hinder.

De leidraad communicatie van Schiphol gaat ook aangepast worden. Deze was gericht op informatie rondom groot onderhoud, maar zal vanaf nu niet meer op het soort werk ingericht worden, maar op de impact op het baangebruik en daarmee de impact op de omgeving. Daarom wordt vanaf heden breder onderhoud opgenomen in de communicatie, zodat er bijvoorbeeld ook gecommuniceerd zal worden over zaken als onderhoud op rijbanen en nieuwbouw op Schiphol. Er zal daarnaast ook gebruik gemaakt gaan worden van nieuwe communicatiemiddelen zoals social media. Volgend Regioforum wil Schiphol graag tijd vragen voor de uitleg over de nieuwe leidraad communicatie.

Wat betreft de tweede fase onderhoud voor rijbaan Alpha 8 zijn deze werkzaamheden inmiddels later in tijd geplaatst. Deze fase is essentieel, maar schuift nu naar het volgende gebruiksjaar. Dit zijn echter dergelijk late ontwikkelingen dat ze niet mee zijn genomen in de Gebruiksprognose. Concreet verwacht Schiphol gelijksoortige effecten als bij de werkzaamheden in fase één, dit houdt in meer parallel baangebruik en meer effect op Aalsmeer en Zwanenburg aan de zuidkant vanwege het gebruik van deze combinatie in plaats van de preferente combinatie. Dit vindt plaats van 27 oktober tot 15 december.



De heer Poelmans stelt dat er een taskforce informatievoorziening en stroomlijning was die ging over hoe en wanneer te informeren. Hij vraagt zich af of deze communicatie weer onderdeel zal zijn van een werkgroep over hoe er wordt geïnformeerd.

De heer Van der Meer zal de suggestie van de taskforce meenemen, hij komt hier later op terug.

De heer Döpp dacht dat onderhoud nooit in winter plaatsvond vanwege het slechte weer in die periode. Hij is benieuwd waarom dit nu wel zou kunnen.

De heer Van der Meer stelt dat veel werkzaamheden eerder echt niet in de winter konden, maar ook hier worden de technieken steeds beter en kan onderhoud dus steeds later of eerder in het jaar uitgevoerd worden.

De heer Baarse is verbijsterd door wat er tot nu toe gebeurd is dit jaar. Er is op dit moment dertien weken matig gebruik van de Kaagbaan, terwijl die baan essentieel is om overlast te beperken. Hier komt nu nog meer onderhoud bij. Hoe kan het dat er dit jaar straks twintig weken lang geen gebruik van de Kaagbaan is geweest.

De heer Van Duijn begrijpt wat Schiphol zegt, maar kan er geen begrip voor hebben. Ten zuiden van Schiphol is er op dit moment zoveel overlast door onderhoud. Daar komen nu nog eens acht weken bij. Hij vraagt zich af hoe dat kan. Er zijn net twee weken onderhoud geweest.

De heer Van der Meer geeft aan dat de effecten anders ingeschat waren, dan dat deze in de praktijk bleken te zijn. Dit geldt voor zowel de eerste als de tweede fase. Uit hun evaluatie is gekomen dat dat beter moet, maar Schiphol kan dit nu niet veranderen. Hij heeft hierbij alle begrip voor de opmerking van de heer Van Duijn.

7. Rondvraag

De heer Van Geel merkt op dat de stand van zaken van de actiepunten uit de vorige Regioforum-vergadering schriftelijk zal worden rondgestuurd.

Het Regioforum stemt in met het openbaar maken van het verslag van de Regioforum-vergadering van 14 juni 2019.

De heer Baarse vindt dat de samenwerking tussen LVNL en Schiphol beter kan. Ter illustratie stelt hij dat er een maand heel beperkt gebruik van de Kaagbaan gemaakt kon worden door de invoering van electronic flight strips. Hij verzoekt Schiphol en LVNL hier rekening mee te houden.

De heer Hendriks vindt dat er te weinig ruimte was voor vragen over het onderzoek naar ultrafijnstof en verbaast zich dat de bestuurders hier geen vragen over hadden.

De heer Van Geel sluit de vergadering.

Actie- en besluitenlijst

- De partijen in de Omgevingsraad stemmen in met een verlenging van de zittingstermijn van de huidig zittende bewonersvertegenwoordigers.
- Het secretariaat van de Omgevingsraad plant een overleg in tussen de sector, de heer Döpp en To70 voor een antwoord op de vragen rondom het percentage van het vliegen volgens de eerste preferentie bij parallel starten.
- Schiphol zal in het Regioforum van november of maart meer duidelijkheid verschaffen over het uitvoeringsplan hinderbeperking.
- Het Ministerie wordt gevraagd meer helderheid te geven over de uitlijning van processen.
- De start van het proces voor het opstellen van de Gebruiksprognose zal voor de volgende Gebruiksprognose vervroegd worden, met als doel de partijen meer tijd te kunnen geven om zich in te lezen voor de bespreking van het conceptadvies voor de Gebruiksprognose in het Regioforum.
- De partijen in de Omgevingsraad zijn akkoord met het advies voor de Gebruiksprognose 2020.
- Het verslag van de Regioforum-vergadering van 14 juni 2019 is akkoord en mag openbaar gemaakt worden.