

## Verslag Regioforum – 22 november 2019

### Aanwezig:

Dhr. P. van Geel	Voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Mw. L. Sinkeler	Medewerker ORS
Mw. L. Kieviet	Medewerker ORS
Mw. E. van der Klis	Provincie Noord-Holland
Dhr. M. Bovy	Provincie Zuid-Holland
Dhr. W. Knop	Gemeente Amsterdam
Mw. M. van der Velde-Menting	Burgemeester Kaag en Braassem
Dhr. H. Bouma	Wethouder Uithoorn
Dhr. W. Breunesse	Wethouder Zaanstad
Dhr. S. Dinjens	Wethouder Velsen
Dhr. R.J. van Duijn	Wethouder Aalsmeer
Dhr. J.L. van den Heuvel	Wethouder Bodegraven-Reeuwijk
Dhr. J. Nobel	Wethouder Haarlemmermeer
Dhr. J. van Bergenhenegouwen	Ministerie van I&W
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. H. Kooiman	KLM
Dhr. M. van der Meer	Schiphol Group
Mw. P. Tiel	VNO-NCW
Dhr. L. Baarse	Aalsmeerbaan - Binnengebied
Dhr. W. Brouwer	Aalsmeerbaan - Buitengebied
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan - Buitengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan – Binnengebied
Dhr. M. Poelmans	Kaagbaan - Buitengebied
Dhr. G. Jägers	Polderbaan - Buitengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan/Schiphol-Oostbaan - Binnengebied
Dhr. R. van der Pol	Zwanenburgbaan - Binnengebied
Dhr. P. Hesp	Buitenveldertbaan/Schiphol-Oostbaan - Buitengebied
<b>Afwezig:</b>	
Dhr. R. Berkhout	Wethouder Haarlem
Dhr. G. Elkhuzen	Wethouder Nieuwkoop
Dhr. J. Schalkwijk	Wormerland
Dhr. P. Verbruggen	Alkmaar
Dhr. J. Hasperhoven	Barin

## 1. Opening

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom. In het bijzonder verwelkomt hij de heer Breunese als wethouder van Zaandam en de heer Bergenhenegouwen, projectdirecteur Schiphol bij het ministerie.

Agendapunt 2 wordt als laatste behandeld; de punten 5 en 6 volgen na punt 1. Punt 7 verschuift naar de eerstvolgende vergadering op 24 januari 2020; een extra ingeroosterde vergadering ter bespreking van de leidraad en omdat leden van het agendaoverleg veel waarde hechten aan bespreking van de voortgang van de Luchtvaartnota en -visie, het meetprogramma en het uitvoeringsplan hinderbeperking.

### *a. Mededelingen en correspondentie*

Alle leden kunnen inmiddels iBabs gebruiken; bij problemen kan contact worden opgenomen met het secretariaat.

### *b. Handhavingsrapportage ILT 1<sup>e</sup> helft gebruiksjaar 2019*

De heer Van Geel wijst op de conceptplanning voor baanonderhoud. Op 11 december vindt daarover een uitgebreide informatiebijeenkomst plaats.

De heer Baarse stelt de baanplanning van 2019 aan de orde. Het onderhoud besloeg 25 weken; dat vindt hij onbegrijpelijk. Door dat onderhoud geldt het preferentiesysteem niet meer. De secundaire banen worden een halfjaar primair. Dat vergt een toelichting van de sector.

De heer Van der Meer licht toe dat de werkzaamheden bij Alpha 8 hebben plaatsgevonden, waarvan het effect niet was voorzien in de planning. De werkzaamheden waren in twee fasen geknipt. Dit heeft hij eerder toegelicht in het Regioforum. Fase 2 vindt nu plaats, bewust zo laat mogelijk in het jaar. Daardoor zijn andere werkzaamheden doorgeschoven naar volgend jaar. Het betreft de werkzaamheden aan onder andere de gates op het landingsterrein, maar niet aan de banen zelf.

De heer Baarse vindt deze toelichting onvoldoende. Vorig jaar was hij aanwezig bij de sessie over het onderhoud. Hij constateert dat het onderhoud aan de Zwanenburgbaan blijkbaar niet is doorgegaan. Zoals het dit jaar ging mag het niet nogmaals gaan.

De heer Van Geel geeft aan dat dit onderwerp aan de orde komt tijdens de bijeenkomst op 11 december aanstaande.

### *c. Mondelinge toelichting voorzitter stand van zaken evaluatie*

De heer Van Geel wijst op de relatief late start van de evaluatie en de afspraak dat de Luchtvaartnota snel zou komen. Daardoor is de evaluatie in tweeën geknipt. De heer Van Geel wil graag een indruk krijgen van de gevoelens rond dit proces bij betrokkenen in de regio. De belangrijkste conclusies kunnen een rol spelen bij de Luchtvaartnota. Op basis van alle gesprekken zou de heer Van Geel voor kerst een stuk opleveren als input voor de Luchtvaartnota. Voorkomen moet worden dat de heer Van Geel per 1 juli weg is en er een structuur moet liggen terwijl de Luchtvaartnota verder opschuift. Dan kan het tweede deel van de evaluatie niet plaatsvinden. Het is dus belangrijk om in overleg met alle betrokkenen te bekijken hoe er parallel kan worden gewerkt om per 1 juli een heldere structuur te kunnen presenteren. Daaraan gaat hij de komende weken werken.

De heer Akkerman vraagt hoe dit zich verhoudt tot de commissie Cohen.

De heer Poelmans begrijpt dat er een vervolg komt op de consultatie, maar het probleem is dat dit geen evaluatie is. ORS verdient het dat een evaluatie tijdig wordt gestart zodat die een rol kan spelen in de Luchtvaartnota. De heer Poelmans is betrokken bij de onderwerpen *governance* en participatie. Er moet een voorstel komen om in de ORS te praten over de eigen evaluatie.

De heer Van Geel geeft aan dat in het verleden en begin dit jaar is gestart met een externe evaluatie met externe partners voor een evaluatie van het hele proces. Daarbij ging het om offertes van een

aantal bureaus waarbij de formele opdrachtgever nog niet helder was. Dat proces was nog niet gestart op het moment dat hij werd gevraagd binnen twee maanden de hoofdlijnen van wat er in de regio leeft, op papier te zetten. Was dat proces doorgezet, dat zou er geen input zijn van wat er leeft. Daarom is gekozen voor het crashscenario om zo snel mogelijk conclusies te trekken. Het is belangrijk dat daarna -parallel aan wat er in Den Haag wordt besproken- wordt bekeken hoe het nu verder moet. Wordt de klassieke manier van werken gevolgd, dan wordt het veel te laat. Daarom wil de heer Van Geel ervoor zorgen zijn rapportage tussen december en juli klaar te hebben. Hij komt nog met een plan van aanpak voor de uitvoering. Dat kan als evaluatie dienen.

De heer Poelmans begrijpt dat de bewonersdelegatie een standpunt moet indienen over hoe zij de participatie ziet. De delegatie zal de commissie Cohen daarover benaderen. Concreet stelt hij voor een werkgroep evaluatie ORS in te stellen, die dit overleg voorbereidt, bij voorkeur gezamenlijk met de vijf partijen in deze raad. De heer Van Geel geeft aan dat het ingewikkeld is om de evaluatie van de commissie Cohen in te passen. De tijdsdruk is hoog. Hij stelt voor niet te concentreren op het proces, maar af te wachten waarmee hij straks komt en dan te beoordelen wat dat betekent om vervolgens in te zetten op de correcte uitvoering. Dat is het meest pragmatisch. Iedereen is betrokken bij de evaluatie en kan zijn voorstel op de inhoud beoordelen. De heer Van Geel is niet tijdig op de hoogte gebracht dat de commissie Cohen er zou komen. Die commissie dient uiterlijk 1 december 2020 met een voorstel te komen. Dat loopt niet synchroon met de opdracht van de heer Van Geel. Hij wil graag kijken wat de bevindingen in ORS-verband zijn en stemt dat proces af met de heer Cohen. De commissie Cohen bekijkt de zaken op nationaal niveau; de heer Van Geel kijkt hoe een en ander kan worden gekoppeld.

### **3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

- a. *Openstaande acties Regioforum 20 september 2019*
- b. *Terugkoppeling VAO 26 september 2019*

De heer Van Geel constateert dat er een brief is teruggekomen in antwoord op de vragen en opmerkingen uit de vorige ORS-bijeenkomst.

De heer Poelmans geeft aan dat in de brief verhullend wordt gesproken over de positie van de ORS op dit moment en in de toekomst, de woorden 'betrekken' en 'informer' worden gebruikt. De praktische rol van de ORS blijft onduidelijk. Er komt een LVB1 en daarover zou de ORS een advies moeten uitbrengen. Het is echter niet helder of dit daadwerkelijk gaat gebeuren. De ORS is niet direct betrokken bij de Luchtvaartnota over de bredere ontwikkeling van de luchtvaart. De heer Poelmans oppert een werkgroep van de ORS input te laten geven. Op die wijze vindt maatschappelijke en bestuurlijke participatie plaats terwijl de *governance* en de participatie ook zijn geborgd. De minister spreekt over minder hinder en geen groei op krediet. Dat betekent dat de ORS aan zet is om verder te spreken over toekomstige ontwikkelingen. Daarvoor is een norm voor hinderbeleving nodig. De ORS heeft een aanzet gedaan om een meetmodel te ontwikkelen, maar dat is eerder dit jaar stilgelegd. Onduidelijk is of het ministerie of de ORS hiermee verder moeten gaan. De heer Poelmans vindt dat de brief in feite meer vragen oproept.

De heer Akkerman heeft drie vragen aan het ministerie. Hij begrijpt dat er voor de kerst een LVB1 en een LVB2 naar de Tweede Kamer gaan en wil weten of dat klopt. Hij wil ook weten of de ORS de wettelijke taak heeft daarover te adviseren. Als dat zo is, dient de ORS te worden ingeschakeld. Hij heeft begrepen dat Schiphol een heel pakket rond hinderbeperking aan het uitwerken is, met een participatietraject. Ook daarop dient de ORS een wettelijk advies uit te brengen. Hij hoort graag wanneer dat aan de orde is.

De heer Döpp vraagt of het anticiperend handhaven voldoet aan de regels van het nieuwe, beoogde stelsel. De brief geeft daarover geen duidelijkheid. De vierdebaanregeling komt erop neer dat er aan

vermindering wordt gewerkt, dus de Inspectie vindt het prima. Dit lijkt geen verscherping van de regel, maar een verzwakking. Er wordt aan gewerkt, maar zonder enige doelstelling of norm. Hij hoort graag van het ministerie of dit overeenkomt met de aangescherpte regel zoals het ministerie die beoogt voor de vierde baan.

De heer Van Geel geeft aan dat volgende maand de kern van zijn bevindingen zal zijn dat er veel participatietrajecten lopen. Ondertussen is er een wettelijk kader en het ministerie dient aan te geven hoe zaken de komende maanden worden ingepast.

De heer Bergenhengouwen wil dat de beoogde besluiten in de Luchtvaartnota, de Luchtruimherziening, het LVB1 en LVB2, in samenhang en in overleg met de omgeving worden gebracht alvorens er een definitief besluit wordt genomen. In het MER-proces zijn die processen ingebed: eerst een ontwerpnota, dan participatie en tot slot een definitief besluit. Hij benadrukt dat alle partijen moeten worden betrokken. Het ministerie is nu bezig met invulling te geven aan de brief van 5 juli. Daarbij worden twee besluiten voorbereid. LVB1 vergt gezien de stikstofproblematiek een langere voorbereiding; de ambitie is om alle onderzoeken die nodig zijn om tot een besluit te komen, zo snel mogelijk af te ronden. Naar verwachting zou de eerste helft van volgend jaar een besluit kunnen volgen. Het besluit om te komen tot een ander, meer op kwaliteit gericht systeem, om vragen rond de groei van Schiphol en de inpassing in de omgeving te beantwoorden, wordt uitgevoerd. De Tweede Kamer wordt daarover geïnformeerd. Het systeem wordt op hoofdlijnen tot politieke besluitvorming gebracht om daar vervolgens uitwerking aan te geven. Op 24 januari wordt uitgebreider op de onderwerpen Luchtvaartnota, Luchtvaartbesluit en Luchtvaartherziening ingegaan. In berichtgeving over het LVB1 is aangegeven dat met de vastlegging van het nieuwe normen- en handavingsstelsel het gat wat betreft handhaving zo snel mogelijk moet worden opgevuld. In de handavingsrapportage staat dat in de afgelopen periode door verschillende partijen een aantal stappen daartoe is gezet.

De heer Van Geel hoort een inhoudelijk beleidsvoornemen en een beschrijving van het verdere proces. Mocht dat leiden tot besluitvorming en advisering, dan zal het ministerie zich, totdat er een ander systeem van de ORS is, houden aan de huidige wettelijk vastgelegde rechten en plichten rond de ORS inzake betrokkenheid en besluitvorming. Die trajecten lopen tot 1 juli 2020.

De heer Poelmans neemt geen genoegen met deze beantwoording. De ORS wordt betrokken en mag meepraten, maar het proces is onduidelijk. De onderwerpen in de brief moeten worden uitgevoerd en het gaat erom hoe dat precies gaat. De vierdebaanregel is heel concreet, maar de beantwoording is vaag. Dat geldt ook voor het onderwerp meten en voor de Luchtvaartnota. Die zaken moeten concreet worden.

De heer Akkermans zegt dat het wettelijke deel een aantal zaken vereist. Een LVB1 vereist een MER, maar dat besluit dient eerst in de ORS te worden besproken alvorens het naar de Tweede Kamer gaat. Hij vraagt of het ministerie dit ook zo ziet.

De heer Bergenhengouwen kan op dit moment niet aangeven of een LVB alleen maar naar de Tweede Kamer kan als die in dit gremium is besproken, dat hangt ook af van de wettelijke verplichtingen. De brief schetst een zo volledig mogelijk beeld van de stappen die het ministerie gaat zetten.

De heer Poelmans gaat ervan uit dat het ministerie zich aan de wet houdt. Hij wijst op de zinsnede 'Van de ORS wordt niet verwacht dat die als kerngroep gaat optreden in het kader van de Luchtvaartnota en de luchtruimherziening.' Het ministerie heeft echter bepaald dat er in iedere provincie een kerngroep wordt ingesteld die de consultatieprocessen bewaakt. De provincie Noord-Holland heeft besloten dat dat niet nodig is. De ORS is daarvoor immers perfect. De heer Poelmans hoort graag hoe de bewonersvertegenwoordigers naar hun achterban kunnen verantwoorden dat er met iedereen wordt gesproken, waar de besluiten vallen en waar overleg plaatsvindt.

De heer Van Geel heeft het idee dat zich sinds januari enkele elementen aan het ontwikkelen zijn die de wijze van werken van de ORS ondergraven. Er zijn trajecten waar de rollen van de verschillende

betrokkenen niet helder zijn. Dat is onwenselijk want dat bedreigt de slagvaardigheid van en de samenwerking binnen de ORS. Gezamenlijke oplossingen vinden wordt moeilijk. De heer Van Geel stelt voor de bijeenkomst op 24 januari te gebruiken om overzicht te krijgen om te vermijden dat de voortgang stagneert. Het gaat om een fluide overgangperiode, maar het loopt nu niet goed.

De heer Poelmans gaat hiermee akkoord.

De heer Hendriks leest dat het ministerie het RIVM heeft benaderd over het carcinogene onderzoek. De toxicoloog was volstrekt helder in zijn antwoord en de heer Hendriks komt hier later nog een keer op terug.

De heer Van Duijn zou graag zien dat het ministerie een planning over LVB1 met de ORS deelt en vraagt zich af waarom het zo lang duurt en hoe lang het nog gaat duren.

De heer Berghenengouwen deelt de planning graag. De stappen die daarin worden gezet, zijn volstrekt helder. De stikstofdepositie maakt dat er vertraging is ontstaan.

#### **4. Uitvoeringsplan hinderreductie**

##### *a. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Schiphol*

*- De presentatie is niet beschikbaar gesteld. -*

De heer Van der Scheer vertelt dat Schiphol de laatste maanden, samen met LVNL en met de support van alle airlines, druk bezig is geweest met het opstellen van een concept uitvoeringsplan hinderreductie. Het gaat vandaag over het proces en met name de consultatie die daarbij hoort. De aanleiding van het conceptplan is de brief van de minister van 5 juli jl. over de ontwikkeling van Schiphol. De minister hecht er waarde aan dat de hinderreductie ook gepaard gaat met concrete en zichtbare maatregelen voor de omgeving, die ook aansluiten bij hoe de hinder wordt beleefd. Daarom heeft de minister Schiphol gevraagd om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving nog dit jaar een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Daarbij geeft de minister concrete voorbeelden van mogelijke maatregelen.

Voor het conceptplan heeft Schiphol heel veel bronnen benut waarin de omgeving zijn mening heeft gegeven, suggesties heeft gedaan en klachten heeft gedeponereerd. Hierbij is veel verzameld en gekeken naar het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad van 30 januari 2019, de top 20 van Bas, de conclusies en aanbevelingen uit het Bas-jaarverslag, maatregelen voor de inzet van de vierde baan, wettelijke verplichtingen, suggesties in gesprekken met de omgeving en naar wat Schiphol zelf aan projecten en maatregelen van plan is op de grond en in de lucht.

Het conceptplan is gericht op luchtzijdige zaken. De maatregelen zijn naar thema gerangschikt. Bij het thema baangebruik gaat het bijvoorbeeld om stabiele verkeersstromen, nog preferenter vliegen en het ophogen van de vlieguurcapaciteit. Het volgende thema, routes en procedures, is op te knippen in naderingen en starts. Daarin zijn lokale maatregelen terug te vinden, maar ook maatregelen die op alle naderingen en/of starts betrekking hebben. Daarnaast zitten er bronmaatregelen in het plan. Er is een apart hoofdstuk over hinderbeperking in de nacht. Dit zijn momenteel de inhoudelijke thema's.

Hier heeft de heer Van der Scheer een aantal belangrijke opmerkingen bij. Schiphol verwacht een brede geografische spreiding van de maatregelen te kunnen bewerkstelligen. Waar het aan te geven is welke geografische impact een maatregel heeft zal Schiphol dat doen. Verder betreft het een dynamisch, structureel plan. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat een maatregel ook wel eens niet zal lukken, of dat partijen het niet eens zijn met elkaar of dat een maatregel technisch niet mogelijk is. Maar er zullen ook zeker nieuwe maatregelen opduiken, bijvoorbeeld door technologische ontwikkelingen. Daarom is het plan dynamisch en structureel. De scope van het conceptplan reikt tot ongeveer 2025. Het betreft een horizon waarover Schiphol nog met enige zekerheid uitspraken kan doen. Hierbij wordt wel veel gevraagd van LVNL. Het AAA-luchtverkeersleidingsstelsel wordt

vervangen en dat brengt de nodige kansen en onzekerheden met zich mee. Met name rond de vervanging zal de verandercapaciteit beperkt zijn. Een aantal maatregelen vindt plaats onder de vlag van het programma herindelingsluchtruim. Dat zal Schiphol duidelijk markeren, omdat dit een andere dynamiek met zich meebrengt. Daarnaast is besluitvorming over lokale maatregelen een gezamenlijke verantwoordelijkheid waarvan Schiphol afhankelijk is. De twaalf maatregelen die in 2019 in het Regioforum zijn ingediend zijn meegenomen in de verzamelacties van Schiphol. Een aantal van die voorstellen zijn letterlijk overgenomen, bij een aantal heeft Schiphol een alternatieve maatregel opgenomen met hetzelfde doel voor ogen en enkele voorstellen zijn om diverse redenen niet opgenomen die nog zullen worden toegelicht hier aan tafel.

Dan het hier en nu. Schiphol hoopt het conceptplan binnenkort te publiceren. Dan begint de consultatie, via een website. Op een interactieve manier probeert Schiphol de maatregelen duidelijk uit te leggen, zodat het conceptplan voor iedereen toegankelijk is. Een geografische kaart is hier onderdeel van. Het doel van de brede consultatie is een brede betrokkenheid van de omgeving tot stand te brengen, met hopelijk ook breed draagvlak, voor het uitvoeringsplan. Schiphol richt zich op zo veel mogelijk mensen; bewoners, organisaties en bestuurders in de Schipholregio.

In de consultatie worden twee hoofdvragen gesteld: 1) Is dit plan een goede afspiegeling van alle suggesties die de afgelopen tijd zijn geuit en heeft u nog suggesties? 2) Welke maatregelen zijn voor u eigenlijk het belangrijkste? De antwoorden op de laatste vraag kunnen input zijn voor de planning, alhoewel de planning van meer zaken afhankelijk is dan alleen voorkeuren. Deze consultatie zit op de officiële participatieladder op de treden 'informereren' en 'raadplegen'. In het plan wordt per maatregel getoond welk niveau van participatie verwacht mag worden. Naast de website worden de huiskamergesprekken gecontinueerd en wordt een aantal toegankelijke informatiebijeenkomsten georganiseerd. Het Regioforum is voor Schiphol een heel belangrijk platform om de meningen te horen. Bij voorkeur komt Schiphol in januari terug met meer inhoud over het plan. Dan hoort Schiphol graag de mening van de partijen aan tafel. De consultatie wordt voorzien voor Q1. Na het afronden van de publieke consultatie zal Schiphol de input verwerken. Daarna stuurt Schiphol het plan aan degene die hierom had gevraagd; de minister.

De heer Van Geel benadrukt dat dit plan inhoudelijk tijdens de vergadering van 24 januari wordt besproken. Hij stelt voor een knip te maken en nu alleen in te gaan op het proces.

De heer Van den Heuvel is benieuwd wie er beslist en of het de bedoeling is het hele plan in uitvoering te brengen.

De heer Van der Scheer licht toe wat wordt opgenomen in het pakket en legt uit dat dit gebeurt in overleg met de omgeving. Daarvoor is de consultatie bedoeld. De bedoeling is het hele plan in uitvoering te brengen.

De heer Van Duijn vraagt hoe Schiphol denkt om te gaan met de waterbedefferen.

De heer Van der Scheer vindt dat daarmee zorgvuldig mee om moet worden gegaan. Dit komt bij de tweede fase aan bod. Het opnemen van de maatregel in het plan zegt nog niets over de uitwerking ervan.

De heer Poelmans begrijpt dat de hinderreductie gepaard moet gaan met maatregelen en vraagt om die toe te lichten. De ORS kent een procedure om hinderbeperkende maatregelen uit te voeren. Hij wil weten waarom die hier niet wordt gevolgd. Er is een groslijst van maatregelen. Sommige stonden eerder op de lijst en bleken niet of nauwelijks uitvoerbaar met name omdat ze baaneffecten hadden. Daarom zouden nu bij alle maatregelen de baaneffecten in kaart moeten worden gebracht. Er dient een maatstaf te zijn voor beoordeling. De minister spreekt van minder hinder. De heer Poelmans hoort

graag hoeveel hinder er nu is gemeten en hoeveel hindervermindering er optreedt door de maatregelen.

De heer Akkerman wil weten of de wettelijke taak van de ORS in dit plan wordt opgenomen. Tot 2025 is nodig om alle maatregelen te implementeren, dus tot 2025 hoeft de omgeving zich kennelijk geen zorgen te maken over de groei. Dat krijgt hij graag bevestigd. De heer Akkerman vraagt ook of in het plan normen staan, of er wordt uitgegaan van een nulmeting en hoe objectief wordt vastgesteld of de hinder daadwerkelijk afneemt. Van de minister heeft hij begrepen dat hinderreductie voorgaat op de operationele werkelijkheid en hij is benieuwd naar het mechanisme van Schiphol om daarmee om te gaan.

De heer Döpp vraagt of de bestaande toezeggingen en knelpunten worden meegenomen.

De heer Van Geel benadrukt dat een aantal zaken, zoals de rol van de ORS in de toekomst, nog terugkomt. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om dit de komende maanden goed te regelen.

De heer Van der Scheer zegt dat zichtbare maatregelen om berekenbare hinder gaan en merkbare maatregelen op de beleving werken. Hij wil hinderbeperking voor elkaar krijgen. Alle toezeggingen uit het verleden blijven bestaan en worden in het integrale overzicht opgenomen.

De heer Van Geel bepleit om hinderbeperking te zien in de context van het verdienmodel. Er moet een maatstaf zijn. Dit is pas het begin, de ORS komt nog te spreken over de inkadering. De vragen van de heer Akkerman zijn belangrijk voor het proces. Hij begrijpt de vragen als een oproep voor een andere toelichting op het verdienmodel. De heer Van Geel bedankt de heer Van der Scheer voor zijn inbreng.

## **5. Microklimaat Leimuiden**

### **a. Notitie stand van zaken met 8 bijlagen**

De heer Vinkx geeft een presentatie over het microklimaat Leimuiden naar aanleiding van vragen vanuit Kudelstaart.

*- Zie presentatie -*

De heer Van Duijn hoort dat de participatiegraad in 2017 39% bedroeg en is benieuwd naar de participatiegraad nu.

De heer Vinkx heeft deze cijfers niet paraat.

### *Beraadslaging Microklimaat Leimuiden*

Mevrouw Van der Velde-Menting is blij met het besluit om de vaste bochtstraal te vliegen. Er is ruimte gegeven aan de wethouder van Aalsmeer om in Kudelstaart de hinderbeleving te bespreken. Ook geeft mevrouw Van der Velde-Menting aan blij te zijn met de constatering dat er geen directe relatie is tussen het microklimaat in Leimuiden en de toename van het geluid in Kudelstaart. Het is begrijpelijk dat de wethouder van Aalsmeer zich daarover zorgen maakt en ze heeft begrepen dat hij met een aanvullend voorstel komt.

De heer Van Duijn constateert dat beide presentaties laten zien hoe moeilijk het is iets aan hinderbeperking in dit gebied te doen zonder daarbij te schuiven met hinder tussen de gemeenten. Er waren meer gemeenten die dit onderzoek wilden om het belang van hinderbeperking te benadrukken. Aanvankelijk is dat te weinig of niet goed gebeurd. Het gaat niet zozeer om het terugbrengen van het aantal gehinderden, maar met name om het terugdringen van de hinderbeleving. Oplossingen leiden tot een verschuiving. Kudelstaart heeft te maken met drie banen die over de kern heengaan. Op de Aalsmeerbaan is het verkeer enorm toegenomen. Op de Zwanenburgbaan is met name het landend verkeer toegenomen en dan is er nog de Kaagbaan met de bocht. Er komen steeds meer vluchten. Er

moet voor de hele zuidoosthoek worden gezocht naar oplossingen; dat moeten geen losse oplossingen zijn, maar een samenhangend pakket. De berekeningen zijn uitgevoerd met een participatiegraad van 39%, maar de huidige participatiegraad is niet te achterhalen. De heer Van Duijn stelt voor die de komende jaren te monitoren. Hij benadrukt dat de inwoners van Kudelstaart bescherming verdienen en daarom wil hij beslispunt *b* amenderen. Daarbij gaat het om 'het onderzoek naar de effecten en de beleving van de vaste bochtstraat Leimuiden niet verder uit te breiden en...' te wijzigen bij de tweede bullet in: 'geen activiteiten te ondernemen om de participatiegraad te verhogen uit respect voor de beleving in Kudelstaart en de ontwikkeling van de participatiegraad te monitoren.' De derde bullet wil hij wijzigen in: 'naar aanleiding van het onderzoek de situatie in de Zuidoosthoek, en in het bijzonder in de dorpskern Kudelstaart, expliciet onder de aandacht brengen bij de minister en er op aan te dringen in het kader van het uitvoeringsplan hinderreductie naar oplossingen te zoeken die de hinderbeleving als gevolg van (de cumulatie van) vliegtuiggeluid aantoonbaar reduceren.' De heer Van Duijn meldt dat het amendement wordt gesteund door wethouder Bouma uit Uithoorn. De heer Van Geel is blij met deze constructieve opstelling.

De heer Nobel constateert dat de winst voor de winnaars altijd minder goed aanvoelt dan het verlies voor de verliezers. Het waterbedeffect komt de onderlinge sfeer niet ten goede. Om die reden is het goed terughoudend te zijn als het gaat om het microklimaat. De gemeente Haarlemmermeer kan het amendement van Aalsmeer steunen. Het is goed expliciet aandacht te hebben voor de hinderverschuiving.

De heer Hendriks constateert dat de emotie dit dossier is gaan beheersen en dat komt in het onderzoek niet terug. Hij betreurt het dat er geen goed berekeningsstelsel ligt. De bewonersvertegenwoordigers willen wonen en vliegen agenderen, maar diverse overheden vinden kennelijk nog steeds dat zij het primaat hebben om nieuwe gehinderden te kweken. Als clustervertegenwoordiger voelt hij mee met de inwoners van Kudelstaart, zeker door het intensieve gebruik van de Zwanenburgbaan deze zomer. Toen het microklimaat begon, was helder langs welke lijnen de besluitvorming moest lopen: een substantiële vermindering van het aantal gehinderden. De cijfermatige analyse geeft echter niet aan dat de bocht oorzaak kan zijn van toegenomen hinderbeleving in Kudelstaart. De bewonersvertegenwoordiging kiest voor optie *b* met de toevoeging zoals de wethouder van Aalsmeer die zojuist heeft voorgesteld. Geluidshinder vergt een integrale aanpak en het waterbedeffect treedt ook op met het tweede plan.

Mevrouw Van de Velde-Menting spreekt haar waardering uit voor het proces dat nu is doorlopen en voor het resultaat dat nu ter tafel ligt, met dank aan wethouder Van Duijn.

De heer Van Geel stelt de twee amenderingen aan de orde. Hij constateert dat de ORS geen bezwaar heeft tegen de twee amenderingen. Ze worden toegevoegd met dank voor de constructieve houding.

## **6. Afhandeling hinderbeperkende maatregelen 2018**

### *a. Start Zwanenburgbaan*

De heer Vinkx geeft een presentatie over het voorstel van de bewonersvertegenwoordigers voor de aanpassing van de vertrekroutes van het verkeer dat vertrekt vanaf de Zwanenburglaan in zuidelijk richting.

- Zie presentatie -



De heer Hendriks begrijpt dat er over de Westeinderplassen wordt gevlogen en dat zit niet in de rekenmodellen. Rijsenhout en Burgerveen krijgen mogelijk met meer geluidsbelasting te maken. De heer Vinkx beaamt dat vliegen over wateroppervlak niet in het model zit.

Mevrouw Van de Velde-Menting informeert naar de Lden-niveaus. De heer Vinkx legt uit dat op de slide de effecten op de piekniveaus (L<sub>Amax</sub>) zichtbaar zijn. Daarbij gaat het per vliegtuig om een toename van enkele dB's. Bij de totale jaarlijkse geluidsbelasting (L<sub>den</sub>) gaat het om rond de 55 dB's. De impact van het voorstel is minder dan 0,1 dB toename of afname.

De heer Van Geel bedankt de heer Vinkx voor zijn presentatie.

*Beraadslaging initiatief starts Zwanenburgbaan:*

De heer Baarse krijgt het woord over het voorstel. Hij constateert dat door hinderbeperking via microklimaten een waterbedeffect ontstaat met winnaars en verliezers. Hieruit blijkt dat het genoeg is geweest en hij roept op de groei van Schiphol te stoppen.

De heer Hendriks vindt dat er een goed meetsysteem moet liggen. De geluidsweerkaatsing is niet meegenomen in de berekeningen van de Westeinderplassen waardoor de hinder in Rijsenhout en Burgerveen zal toenemen. Om die reden kiest de bewonersafvaardiging voor beslispunt *a* om te sturen op een totale reductie van Schiphol.

De heer Van Duijn geeft aan dat ook hier de toename op de secundaire banen en de bescherming van het binnengebied echt het doel moeten zijn.

De heer Van Geel concludeert dat dezelfde formulering 'met betrekking tot de noodzaak om' wordt verwoord rond dit punt. Dit beslispunt wordt overgenomen.

*b. Nachtnadering Zwanenburgbaan*

De heer Van Avermaete licht de nachtnadering van de Zwanenburgbaan naar het noorden toe.

*- Zie presentatie -*

De heer Baarse informeert of CDA's mogelijk zijn.

De heer Van Avermaete legt uit dat beide varianten glijvluchten zijn. De vliegtuigen vliegen boven de Noordzee hoger dan op dit moment en gaan met minder motorvermogen naar de baan ten opzichte van de huidige procedure.

De heer Akkerman vraagt hoe het effect in de tijd zal zijn, in de werkelijkheid.

De heer Van Avermaete legt uit dat dat sterk afhangt van de dienstregeling. Dat getal kan langzaam omhoog. Transavia en een deel van de KLM-vloot kunnen het nu al. Juist in de zomer is het aandeel van Transavia groot en zal er dus een groter effect zijn. Maar zit er één toestel tussen dat dat niet kan, dan is het wel gelijk een hele andere nadering. Juist door die beide vaste aanvliegroutes aan te vliegen, hoger en met minder motorvermogen, verwacht de heer Van Avermaete een positief netto-effect.

De heer Van den Heuvel informeert naar de zuidelijke nachtnaderingen waarvan eerder sprake was. Dat zou immers ook onderzocht kunnen worden.

De heer Van Avermaete legt uit dat er voor iedere baan ideeën en plannen zijn. Het is een kwestie van wat technisch snel inpasbaar is en wat het meeste oplevert. Dat is niet beperkt tot deze ene nadering.

De heer Baarse meent dat het belangrijker is dit voor de primaire banen in te zetten. Daar zou toch moeten worden gevlogen.

De heer Van Avermaete legt uit dat met dit ontwerp invulling is gegeven aan het eerdere verzoek en daarin zitten zeker mogelijkheden richting de primaire banen.

De heer Van Geel bedankt de heer Van Avermaete voor zijn toelichting.

*Beraadslaging nachtnadering Zwanenburgbaan*

De heer Dinjens, initiatiefnemer, constateert dat het moeilijk is om oplossingen te vinden. LVNL en Schiphol hebben goed werk verricht. Het voorgestelde doet recht aan de destijds gestelde vraag. Hij is blij met de innovativiteit van het voorstel en dat het toepasbaar zou kunnen zijn op andere plekken. Dat biedt perspectieven. Het waterbedeffect speelt ook hier. Er lijken geen hinderbeperkende maatregelen meer mogelijk te zijn die niet elders meer hinder genereren. De gemeente Castricum maakt bezwaar tegen het voorstel voor de nachtnadering. De gevolgen voor het geluid zijn eerder niet gemeten en er heeft geen enkele participatie met omwonenden plaatsgevonden. De raad van Castricum beraadt zich op nadere stappen en dat is begrijpelijk. Namens de regio bepleit de heer Dinjens de concrete afspraak om Artip 2C te heropenen. Een hinderreductie op een bepaald moment kan misschien leiden tot groei en dan komt er weer hindertoename bovenop. Dat mag niet gebeuren. Genoemd werd het meten en rekenen. De heer Dinjens zou dit aan het beslispunt willen toevoegen, en indien nodig willen amenderen, en dit traject willen aangrijpen om een pilot te starten om te experimenteren met een meetprogramma om te zien of daadwerkelijke of berekende hinderreductie ook echt verminderde hinderbeleving is.

De heer Akkerman ondersteunt het laatste deel van het betoog. De innovatieve oplossing van LVNL en de sector is zeker te waarderen. Het is van belang te starten en monitoren of het daadwerkelijk hindervermindering oplevert. Daarbij gaat het om de berekende hindervermindering, de gemeten hindervermindering en de beleefde hindervermindering. Op basis van monitoring kan dan worden vastgesteld of het een goed of minder goed experiment is.

De heer Looman benadrukt dat de frequentie in ieder geval een beperking moet zijn. Er kunnen dus niet meer vluchten op deze wijze binnenkomen. Bij de bespreking kwam aan de orde dat het naderen vanaf 7.000 voet nu al mogelijk is. Dat plan in praktijk brengen tijdens het weven zou een mooie uitdaging vormen.

Mevrouw Tiel constateert dat de keuze heel beperkt is met name omdat de regio een forse woningbouwopgave heeft. Bij elk onderzoek blijkt weer dat de winst van de een, een nadeel voor de ander oplevert. Als het ondanks alle innovatie niet meer lukt, zal er aan andere variabelen moeten worden gesleuteld, bijvoorbeeld aan de woningbouw.

De heer Poelmans benadrukt dat er absoluut sprake moet zijn van minder hinder alvorens deze maatregelen te implementeren.

Mevrouw Van der Helm zegt dat deze hinderbeperkende maatregelen mogelijkheden bieden om te experimenteren met innovatieve techniek zoals de gekromde benaderingen in de presentatie.

De heer Van Geel constateert een positieve houding tegenover dit soort innovatieve stappen binnen de groei, maar niet iedereen is enthousiast. Er is begrip dat LVNL deze wijze van werken voorstelt, maar begrip tonen is iets anders dan ermee instemmen. Hij zal dit in zijn brief meenemen. De heer Dinjens benadrukt dat het Regioforum wordt gevraagd te constateren dat met het huidige ontwerp en onderzoek recht wordt gedaan aan het hinderbeperkende voorstel. Dat is zo, maar daarbij heeft de regio wel een aantal bedenkingen. Hij houdt vast aan zijn amending 'om dit te gebruiken als een pilot om te meten of berekende hinder daadwerkelijk vermindering van hinderbeleving is.'

De heer Hendriks zou er geen algemene conclusies aan willen verbinden. Het gaat om 'een' pilot. Een pilot is veel te beperkt om er algemene conclusies aan te verbinden.

De heer Dinjens legt uit dat het nu gaat om een concrete casus.

De heer Van Geel begrijpt het als volgt: als de algemene discussie wordt gevoerd, bij de wens voor een pilot kan aan deze casus worden gedacht.

De heer Van der Meer stelt voor dat dit wordt meegenomen door het ministerie in het programma van meten en rekenen. Dat loopt al en daarin zou de casus een eerste pilot kunnen zijn.

De heer Van Geel stelt dat er een algemeen vraagstuk ligt. Dat zal de komende tijd een discussiepunt zijn en er wordt nog nadere invulling aan gegeven. Hij stelt voor dit te formuleren als wens in de brief die hij stuurt over de maatregelen, maar wel ingekaderd in de serieuze aanpak en niet *ad hoc* of op basis van één project.

De heer Dinjens ziet dan ook graag dat er concrete afspraken worden gemaakt rond Artip 2C.

De heer Van Geel concludeert dat alle partijen elkaar nodig hebben om een oplossing te zoeken en hij is blij met ieders constructieve bijdrage.

## **7. Baanonderhoud**

*a. Leidraad Schiphol communicatie baanonderhoud*

*b. Conceptplanning baanonderhoud gebruiksjaar 2020*

Dit punt wordt verschoven naar het volgende Regioforum op 24 januari 2020.

## **2. Jaarplan en begroting Omgevingsraad Schiphol 2020**

*a. Oplegnotitie*

*b. Jaarplan*

*c. Begroting*

De heer Van Geel heeft de begroting 2020, inclusief de bijdragen van partijen, en het jaarplan 2020 ter accordering aan het Regioforum voorgelegd. Alle partijen zijn akkoord en hiermee zijn het jaarplan 2020 en de begroting 2020 vastgesteld.

## **8. Rondvraag**

*a. Vaststellen verslag vorige vergadering en besluit openbaarmaking*

De heer Berghenegouwen verzoekt om een tekstuele wijziging op het punt van ultrafijnstof en meten & rekenen. Er komt nog een tekstvoorstel.

De heer Weggeman zal een ronde maken met het tekstvoorstel.

De heer Van Geel zegt dat het verslag in afwachting van de ronde met het tekstvoorstel nog niet openbaar wordt gemaakt. Hij concludeert dat het Regioforum akkoord gaat met het voorgestelde proces.

### *Persbericht*

De heer Van Geel legt uit dat de drie besluiten rond de hinderbeperkende maatregelen in een persbericht naar buiten worden gebracht om helder te maken wat die besluiten zijn. De formulering luistert nauw dus het persbericht wordt eerst gedeeld met de betrokken partijen.

### *Aantallen vluchten*

De heer Van der Meer meldt dat gebruiksjaar 2019 voorbij is. Er zijn 497.100 vliegbewegingen geweest waarvan 30.100 in de nacht.

De heer Poelmans constateert dat dat er 1.100 te veel zijn, daar komt hij nog op terug.

De heer Van Geel bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering.

- Het verslag van het Regioforum van 20 september 2019 is akkoord op een nader tekstvoorstel over fijnstof na. Dit wordt afgestemd met de deelnemers en pas als iedereen akkoord is, wordt het verslag openbaar gemaakt op de website van de Omgevingsraad.
- Op 24 januari 2020 volgt een extra Regioforum om inhoudelijk in te gaan op de luchtvaartnota en -visie, het meetprogramma en het uitvoeringsplan hinderbeperking.
- De heer Van Berghenegouwen deelt de planning over LVB1 met het Regioforum, waarschijnlijk in de eerste helft van 2020.
- Het Regioforum gaat akkoord met de hinderbeperkende maatregelen betreffende het microklimaat Leimuider met inachtneming van het amendement van de heer Van Duijn.
- Het Regioforum gaat akkoord met de hinderbeperkende maatregelen betreffende de starts op de Zwanenburgbaan met inachtneming van de voorgestelde zinsnede inzake beslispunt *a*.
- Er wordt een persbericht opgesteld over de hinderbeperkende maatregelen. Dat persbericht wordt aan de betrokken partijen voorgelegd alvorens het wordt gepubliceerd.
- Het Regioforum gaat akkoord met verzending van een brief door de heer Van Geel aan de Minister naar aanleiding van dit Regioforum.