

## Verslag Regioforum – 24 januari 2020

### Aanwezig:

Dhr. P. van Geel  
Dhr. J. Weggeman  
Mw. L. Sinkeler  
Mw. L. Kieviet

Voorzitter  
Secretaris  
Medewerker ORS  
Medewerker ORS

Dhr. R. van Muilekom  
Mw. E. van der Klis  
Dhr. M. Bovy

Provincie Utrecht  
Provincie Noord-Holland  
Provincie Zuid-Holland

Mw. M. van der Velde-Menting  
Dhr. J.L. van den Heuvel  
Dhr. R. Berkhout  
Dhr. H. Bouma  
Dhr. W. Breunese  
Dhr. S. Dinjens  
Dhr. W. Knop

Burgemeester Kaag en Braassem  
Wethouder Bodegraven-Reeuwijk  
Wethouder Haarlem  
Wethouder Uithoorn  
Wethouder Zaanstad  
Wethouder Velsen  
Gemeente Amsterdam

Dhr. J. van Bergenhenegouwen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dhr. S. Akkerman

Milieufederatie Noord-Holland

Mw. M. van der Helm  
Dhr. M. van der Meer  
Dhr. H. Kooiman

LVNL  
Schiphol Group  
KLM  
VNO-NCW West

Mw. P. van Tiel

Dhr. L. Baarse  
Dhr. W. Brouwer  
Dhr. M. Döpp  
Dhr. E. Haverkort  
Dhr. W. Looman  
Dhr. M. Poelmans  
Dhr. G. Jägers  
Dhr. R. van der Pol  
Dhr. P. Hesp

Aalsmeerbaan binnengebied  
Aalsmeerbaan buitengebied  
Buitenveldertbaan binnengebied  
Polderbaan binnengebied  
Zwanenburgbaan buitengebied  
Kaagbaan buitengebied  
Polderbaan buitengebied  
Zwanenburgbaan binnengebied  
Buitenveldertbaan buitengebied

### Afwezig:

Dhr. J. Ree  
Dhr. G. Hendriks  
Dhr. J. Nobel  
Dhr. R. van Duijn  
Dhr. G. Elkhuizen

Provincie Flevoland  
Wethouder Gooise Meren  
Wethouder Haarlemmermeer  
Wethouder Aalsmeer  
Wethouder Nieuwkoop

Dhr. A. Hendriks  
Mw. K. Hagen  
Mw. R. Dral  
Dhr. R. van Woudenberg

Kaagbaan binnengebied  
Wethouder De Ronde Venen  
Wethouder Oostzaan  
Wethouder Leiderdorp

Dhr. J. Hasperhoven

BARIN

## 1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze bijeenkomst van het Regioforum en in het bijzonder de heer Van Muilekom, gedeputeerde van de provincie Utrecht.

### *a. Mededelingen\**

De agendapunten 4 en 5 worden omgedraaid.

### *b. Kwartaalrapportage sector Q4 gebruiksjaar 2019\**

Mevrouw Van der Velde-Menting leest dat deze keer wordt voldaan aan de vierdebaanregel en dat is uitzonderlijk. Ze krijgt daarop graag een toelichting.

De heer Döpp vindt die trenddaling uiteraard positief; hij hoort als eerste graag wanneer er helemaal voldaan wordt aan de regel en het aantal overschrijdingen nul is. Voorts wordt er gerapporteerd volgens de oude vierdebaanregel. Inmiddels is bekend hoe de toekomstige maatregel eruit gaat zien. Hij is daarom als tweede benieuwd of Schiphol het volgende kwartaal kan rapporteren over de nieuwe vierdebaanregel.

Mevrouw Van der Helm legt uit dat de luchtvaartsector maatregelen heeft getroffen om het gebruik van de vierde baan te beperken. Eén van die maatregelen is om na 15.30 uur geen vierde baan meer in te zetten.

De heer Baarse benadrukt dat alle cijfers van de luchtvaartsector beschikbaar moeten zijn en gecontroleerd moeten worden door de ILT. De heer Baarse geeft aan te wachten op het totaaloverzicht van 2019 en komt er dan mogelijk later nog op terug.

De heer Dinjens wil graag meer informatie over waar de vliegtuigen blijven wanneer de baan vanaf 15:30 uur gesloten is.

De heer Van der Meer legt uit dat het effect van het dichtzetten van die vierde baan is, dat alles vertraging oploopt (het zal in de *performance* van de vliegtuigmaatschappijen terugkomen). Uiteindelijk gaat het dichtzetten van de baan vanaf 15.30 uur zich vertalen in vertragingen in het hele proces. Met het dichtzetten om 15.30 uur verwacht hij dat de norm op de '80' kan worden gerealiseerd. Gekeken wordt of er wijzigingen mogelijk zijn in de planning van aankomend en vertrekkend verkeer.

De heer Haverkort is benieuwd naar het plan voor de aanleg van twee extra banen zoals vermeld in het Haarlems Dagblad en de heer Haverkort wil graag weten of hij hier een vraag over kan stellen.

De heer Van Geel geeft aan dat dit bij de rondvraag kan.

De heer Poelmans constateert dat Schiphol vol is. Dat is geen nieuw fenomeen; dit is het bewijs daarvan. Verwacht werd dat de vierdebaanregel tot problemen zou leiden en dat blijkt dus ook.

### *c. Leidraad Schiphol communicatie onderhoud\**

Dit is al aan de orde geweest bij de Taskforce. Er zijn geen opmerkingen.

## 2. Evaluatie Omgevingsraad Schiphol

### *Toelichting door de voorzitter*

De heer Van Geel brengt het proces in herinnering. Voorzien was dat er een evaluatie van de governance en de participatiestructuur, dus van de ORS, zou plaatsvinden. De heer Van Geel werd gevraagd dat proces te begeleiden en in twee maanden af te ronden. De Luchtvaartnota die dit voorjaar zou verschijnen, zou immers ook een hoofdstuk governance en participatie moeten

omvatten. De termijn van twee maanden was natuurlijk niet haalbaar, maar wel kon hij in die twee maanden de opvattingen en onderwerpen inventariseren die aan de orde zouden moeten komen. Toen bleek de Luchtvaartnota in de tijd naar achteren te worden geschoven waardoor de heer Van Geel tijd kreeg om in december zijn rapportage aan te bieden. Daarbij ging het om een advies dat het ministerie aan heeft gevraagd en vervolgens ter beoordeling aan de minister zou worden voorgelegd. Ook zou de heer Van Geel dan in zijn opmerkingen richting de minister aan kunnen geven hoe in de Luchtvaartnota een koers uit te zetten ten aanzien van participatie en governance. Als dat besluit genomen zou zijn in de Luchtvaartnota en als de politiek haar goedkeuring zou hebben uitgesproken, dan zou dat vervolgens uitgewerkt kunnen worden om uiterlijk 1 juli 2020 een nieuwe, aangepaste structuur te hebben, inclusief de wijze waarop de participatie en de bewonersparticipatie inhoud zou worden gegeven. Om die reden zijn de verkiezingen voor de kiesmannen uitgesteld. Het hele proces was gericht op input geven aan het ministerie -dat heeft de heer Van Geel gedaan met zijn rapportage- vervolgens zou het politiek-bestuurlijke beeld terugkomen in de Luchtvaartnota en het Regioforum zou dat gaan uitwerken. De heer Van Geel constateert echter dat de Luchtvaartnota is vertraagd. Het is een proces dat straks ook nog een politieke discussie in de Tweede Kamer vergt. Hij voorziet dat de termijn van 1 juli niet wordt gehaald. Om die reden legt hij het voorstel voor om de komende maanden zelf in deze regio rondom de governance, eventuele aanpassingen en een model samen uit te werken en af te wachten hoe het politieke proces verloopt. Die volgtijdelijkheid is van belang, want in de eerste fase heeft de heer Van Geel zijn waarnemingen neergelegd en in deze tweede fase gaat het om het toewerken naar een toekomstgerichte structuur. Die moet worden uitgewerkt. Met het ministerie is overlegd hoe het proces nu verder kan en er komt externe ondersteuning. Die externe deskundigen zullen in goed overleg met de partijen inhoud geven aan de uitwerking. Later wordt helder op welke deskundigen de keuze is gevallen, hoe de bewonersparticipatie vormgegeven kan worden en hoe de informatiefunctie kan worden versterkt. Alles is gericht op eind april. De heer Van Geel stelt voor een begeleidingsgroep te vormen die elke veertien dagen bijeenkomt om op te stellen wat het Regioforum belangrijk vindt omtrent de governancefunctie, de participatiefunctie en de informatiefunctie. Dan is 'hier' gedaan wat er moet gebeuren en dan kan de politieke discussie in Den Haag verder worden gevoerd. De heer Van Geel zet dit voorstel op papier en stuurt dit aan de deelnemers.

De heer Poelmans benadrukt dat er een uitgebreide reactie op het rapport van de heer Van Geel is gemaakt. De essentie daarvan is het belang van goede participatie en hij wil daar zeker aan meewerken, maar de conclusie is dat een van de drie functies, de adviesfunctie naast de coördinatiefunctie en de informatiefunctie, niet in een nieuwe ORS hoort. Daarmee is hij het principieel oneens, want participatie is een proces rond de beleidsontwikkeling, de uitvoering en de handhaving. Het kan niet zo zijn dat de adviesfunctie, de kern, daarvan wordt uitgezonderd.

De heer Dinjens hoort graag hoe de relatie met de opdracht van de heer Cohen is.

De heer Van den Heuvel vindt het nu wel heel snel gaan. Dit lijkt veel meer dan een positieve grondhouding.

De heer Van Geel geeft aan dat hij over de relatie met de opdracht van de heer Cohen overleg wordt gevoerd zodat we weten wat ze verwachten kunnen en kunnen meenemen in toekomstige uitwerking. De heer Van Muilekom constateert dat de BRS hierover volgende week ook spreekt. Er zijn wel veel overlegvormen. De heer Van Muilekom hoort graag wat de positie is van de verschillende overleggroepen. Men gaat met omgevingsvisies aan de slag. Participatie is daarbij van groot belang. Vanuit Utrecht ziet men graag dat Schiphol integraal onderdeel uitmaakt van die participatie.

De heer Akkerman is benieuwd hoe de heer Van Geel de scope ziet, de verhouding tussen de strategische functie en de regionale functie. Hij ziet graag dat beide functies worden meegenomen.

De heer Van Geel licht toe dat er zeker een relatie ligt met de Omgevingsvisie en er is een relatie met het advies van de commissie Cohen. Het werk van de heer Van Geel loopt gewoon door. Begin februari overlegt hij met de heer Cohen en het ministerie om tot een goede afstemming te komen over de werkzaamheden en de procedures en hoe die zich verhouden tot de Luchtvaartnota. Gaat het om de scope, dan heeft de heer Van Geel over de adviesrol van de ORS de observatie gedaan dat verreweg de meeste participanten weinig enthousiast waren om die functie voort te zetten. Enkele bewoners gaven aan die functie niet kwijt te willen. Het betreft dus geen advies, maar een observatie. Als het Rijk en de Tweede Kamer zelf aanleiding zien om dat te herzien en alsnog een advies te vragen, is het natuurlijk prima. Een advies omtrent het nationale beleid, over normstelling, over verschillende soorten vliegvelden, de wijze waarop met fiscaliteit wordt omgegaan, hoe met CO<sub>2</sub> wordt omgegaan; al die zaken lopen nu al in participatietrajecten. Daarbij adviseert de heer Van Geel ORS 2.0 toch te gebruiken om op strategisch niveau een advies uit te brengen, maar niet in de situatie zoals die was namelijk om te proberen overeenstemming te bereiken op regionaal niveau over iets wat op nationaal niveau speelt. Het is aan het kabinet en de kamer om te bepalen of ze die adviesrol willen behouden. Hij wil in de gesprekken alle varianten meenemen, maar helder moet zijn wat hij heeft waargenomen en wat de positie van de heer Van Geel daarin is.

De heer Haverkort wil met een positieve grondhouding deelnemen aan die discussie. Bewoners vinden participatie echt belangrijk. Hij onderschrijft de stelling dat het niet verder kan zoals het nu gaat.

De heer Poelmans wil ook de strategische vraag onder ogen zien. Er is geen unaniem advies, wel een meerderheidsadvies. De participatie moet zo breed mogelijk zijn. Daar staan de bewoners achter. In het Tussenadvies staat ten onrechte dat geen van de vier partijen de strategische adviesfunctie wil doorzetten, de bewoners willen immers dat wel.

De heer Akkerman kan zich voorstellen dat de regionale functie op een andere wijze wordt ingevuld dan de strategische functie binnen het kader van de ORS. Hij is wel benieuwd of de bestuurders er ook zo over denken.

De heer Van Geel heeft zijn observaties gedaan, maar wil absoluut niet beperken waarover het Regioforum wil spreken. In de gesprekken was niet iedereen altijd unaniem. Hij proeft de positieve grondhouding. Hij stelt voor dat iedereen zijn opvattingen de komende maanden in het uitwerken naar voren brengt. Uiteraard zal hij het proces positief begeleiden.

### **3. Luchtvaartnota, uitvoeringsplan hinderreductie en LVB\***

*Toelichting door ministerie brief 13 januari 2020\**

De heer Van Bergenhenegouwen licht toe waarom de Luchtvaartnota vandaag niet kan worden besproken. Aanvankelijk was het idee vandaag een nadere toelichting te geven op LVB1, LVB2 en de Luchtvaartnota en de wijze waarop het Regioforum daarbij betrokken zou zijn. De besluitvorming loopt echter niet lineair. Op 5 juli 2019 is een brief aan de Kamer gestuurd met een schets van de contouren voor de Luchtvaartnota. Besluitvorming in het najaar heeft echter niet plaatsgevonden. Wel is een traject in gang gezet om een systeem uit te werken om uiteindelijk tot een tweede luchtvaartbesluit te komen. Aan LVNL en Schiphol is het verzoek gedaan om te gaan werken aan een hinderreductieplan. Diverse gesprekken met bewoners zijn gevoerd; informatie is opgehaald bij het ministerie en er is uitwerking gegeven aan de ontwerpluchtvaartnota in aanloop naar dat najaar. Tegelijkertijd heeft de

discussie over stikstof een maatschappelijk prominente rol gekregen. De commissie Remkes zal in mei 2020 daarover adviseren met mogelijke consequenties voor de vraagstukken die hier op tafel liggen. Gezien de krappe tijdspanne is de commissie Remkes gevraagd met een tussentijdsadvies te komen begin januari. Zowel het proces rond LVB1 als het proces rond LVB2 en ook de publicatie van de ontwerpvluchtvaartnota, blijken wat meer tijd te vergen. Er ligt nu een kabinetsreactie en die moet worden samengebracht met het Schipholsysteem in de context die in de verdere ontwikkeling van de Luchtvaartnota is geschetst. Dan kan integrale besluitvorming plaatsvinden. De heer Van Bergenhenegouwen kan daar geen data aan koppelen. Het ministerie is bezig met de verwerking van het advies van Remkes.

Bij de vergaderstukken zijn bijlagen gevoegd waarin het ministerie aangeeft hoe ze het proces voor zich ziet. De genoemde data zijn voorlopige data omdat het ministerie afhankelijk is van het moment waarop daadwerkelijk tot publicatie kan worden overgegaan. Er is een voorstel opgenomen over de betrokkenheid van de omgeving. Uitgangspunt is dat het participatietraject voor zowel de Luchtvaartnota als de verdere uitwerking van LVB1 en LVB2 zo breed mogelijk is. Dat gaat middels verschillende bijeenkomsten zodra de Luchtvaartnota is gepubliceerd en dus ook in het Regioforum. Aan LVNL en Schiphol is gevraagd een reductieplan te maken en de sector is gevraagd na te denken over het proces met brede afstemming met alle belanghebbende partijen en te verantwoorden welke aanpassingen in dat plan kunnen worden gedaan. Het hinderreductieplan is immers zeker niet definitief en dat geldt ook voor de besluiten die vanuit het ministerie worden opgesteld.

In de vorige vergadering werd gevraagd hoe om te gaan met de wettelijke adviesfunctie rondom luchtvaartbesluiten. In het verleden werd voor zaken die nu in LVB1 zijn en LVB2 worden vastgelegd, advies gevraagd aan dit overlegorgaan. Dat advies is gegeven en het bevoegd gezag zal daar verdere uitwerking aan geven. Gesprekken over hoe dat kan plaatsvinden, kunnen in het Regioforum worden gevoerd, maar een formeel advies is niet wenselijk noch noodzakelijk.

De heer Döpp wijst erop dat er ook bij LVB1 geen lineair pad is. Er is advies gegeven, maar er zijn ook wijzigingen geweest zoals met de vierdebaanregel. Hij heeft nog een aantal concrete, technische wijzigingsvoorstellen ingediend en die zijn nog niet behandeld. Het ministerie loopt naar zijn mening dus vooruit op de zaken en het advies moet nog plaatsvinden. Een informatiesessie voegt weinig toe. Concreet heeft hij behoefte aan bespreking van de technische wijzigingsvoorstellen en de manier waarop de vierdebaanregel is uitgewerkt. Een algemene sessie met 60 man waarbij wat vragen kunnen worden gesteld over LVB1 is wat hem betreft geen adequate participatie.

De heer Berkhout krijgt graag een toelichting op de mogelijke effecten van het Remkesrapport op LVB1 en LVB2 en dan met name op het tijdpad.

Mevrouw Van der Klis vraagt om meer duidelijkheid en een heads-up over het moment van publicatie van stukken, om zich intern daarop voor te kunnen bereiden. Voorts dringt ze aan op onderscheid tussen formele tijd voor een reactie en de tijd om de stukken te bestuderen en met de achterban te bespreken. In het kader van de OntwerpNOVI is dat goed gegaan en wellicht kan dat een leidraad vormen.

De heer Akkerman begrijpt dat de Luchtvaartnota, het pakket met hinderbeperkende maatregelen en LVB1 en LVB2 tegelijk naar de Kamer worden gestuurd. Volgens het ministerie zijn bewoners betrokken bij het proces rond hinderbeperking, maar dat is niet het geval. Bewonersgroepen en milieuorganisaties zijn niet betrokken bij het pakket dat Schiphol nu opstelt. Daarover zijn wel goede ideeën en hij zou samen met de sector en Schiphol willen bespreken welke hinderbeperkende maatregelen bij elkaar gebracht kunnen worden.

De heer Poelmans stelt dat hinderbeperkende maatregelen in de ORS besproken dienen te worden. Het hele pakket is door Schiphol is geïnventariseerd en het gaat uiteindelijk om het resultaat. Het ministerie heeft een participatieproces voor ogen zoals dat de afgelopen periode heeft plaatsgevonden, maar bewoners ervaren dat vooral als eenrichtingverkeer; ze mogen reageren op voorstellen. De ORS heeft een aantal formele functies omtrent hinderbeperking en normstelling. Het principe is dat ontwikkeling plaatsvindt in balans met de omgeving. De minister heeft in eerste instantie gezegd dat er minder hinder moet komen en geen 'groei op de pof'. Daar kan de ORS zich over buigen.

De heer Van Geel wil graag op een werkbare wijze aan de slag. Er zijn nieuwe verhoudingen ontstaan en het is van belang in een goede sfeer zorgvuldig met elkaar om te gaan. Een scherpere en duidelijkere structuur met verantwoordelijkheidsverdeling en verwachtingspatronen is nodig.

De heer Van Berghenegouwen zal zorgen voor een heads-up. Termijnen afstemmen op de hoeveelheid vragen vormt een spannend traject, want aan de andere kant ziet iedereen ook graag zo snel mogelijk een vastgesteld wettelijk kader. Hij vreest dat er niet veel ruimte is die termijnen op te rekken. Het is immers van belang LVB1 zo snel mogelijk tot besluitvorming te brengen. Voor de Luchtvaartnota kan het wellicht wel wat anders worden ingericht. Gaat het om het hinderreductieplan, dan is de inzet een uitgebreid consultatietraject te doorlopen om alle suggesties en opmerkingen te bespreken. Dat zal met name hier in de regio moeten gebeuren omdat die hinderreductiemaatregelen juist hier worden gevoeld.

De heer Van Geel benadrukt dat er los van de formele vraag rond advies en uitwerking een grijs gebied is waarbinnen het Regioforum in goed overleg over de LVB en over de vierdebaanregel wel kan meepraten, maar bij de hinderbeperkende maatregelen is het toch echt aan de ORS om die hier te bespreken. Aldus afgesproken.

De heer Dinjens heeft behoefte aan meer concreetheid. Hij hoort graag welk traject rond participatie de voorzitter in gedachten heeft want de achterban dient te worden geconsulteerd en de raad dient bijeengeroepen te worden en dat vergt tijd. Met deze reden wil de heer Dinjens graag tijdig op de hoogte gebracht worden.

De heer Döpp merkt over de Luchtvaartnota op dat hij de termijnen die nu worden gehanteerd, zeer ongelukkig vindt; een paralleltraject van zes weken voor zowel zienswijzen als commissies. Commissies willen de zienswijzen kennen, dus dat gaat niet tegelijkertijd. Het gaat om een visie tot 2050 dus er kan naar zijn mening wel zes weken extra tijd worden genomen om die processen serieel te plannen.

De heer Van Berghenegouwen wijst op de bijlage waarin de stappen staan beschreven rond de Luchtvaartnota en LVB1. Daarbij gaat het om de zienswijzeprocedure, de vormprocedure en een MER. Alle formele stappen worden genoemd en op welk moment in de tijd die stappen worden gezet.

Mevrouw Van der Velde-Menting heeft die bijlage niet ontvangen en ziet dit als een minpunt als het om participatie gaat. LVB1 is gekoppeld aan de Luchtvaartnota. Ze hoort graag of dat niet kan worden losgekoppeld en naar voren kan worden gehaald. Die LVB1 moet toch echt worden vastgesteld. Ze krijgt graag toegelicht waarom dat nu verschuift. Tevens benadrukt ze dat de wijziging van het banenstelsel thuishoort in de Luchtvaartnota-discussie. Ze heeft een rapport van de landelijke klankbordgroep onder ogen gekregen over hinderbeperkende maatregelen voor de zuidoosthoek die



ook gevolgen hebben voor andere omwonenden. Ze weet niet waar dat rapport wordt besproken en voelt zich enigszins achtergesteld.

Ook de heer Akkerman geeft aan die bijlage niet te hebben. Hij is benieuwd of de bewoners die bijlage wel hebben.

De heer Van Bergenhenegouwen legt uit dat de LVB1 nog niet is vastgesteld vanwege de discussie over stikstof die nog gaande is. In het najaar is weer aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten. De commissie Remkes geeft daarover eveneens advies en er liggen nog een aantal handhavingsverzoeken bij het ministerie van Landbouw die besluitvorming vergen.

De heer Van der Meer constateert dat iedereen graag meepraat over de inhoud van het hinderreductieplan. Tijdens de vorige bijeenkomst heeft zijn collega de heer Van der Scheer een presentatie gegeven waarin expliciet werd aangegeven hoe het Regioforum daarin wordt betrokken. Nog interessanter vindt de heer Van der Meer hoe ieder individu hierover denkt en die signalen worden ook opgehaald. Het is een eerste concept en betreft een levend document, waarin continu potentiële hinder beperkende maatregelen aan kunnen worden toegevoegd.

Het Regioforum zal worden gevraagd welke maatregelen uit het pakket het belangrijkste gevonden worden. Dat zal de prioriteiten en de volgorde mede bepalen. Schiphol is met het ministerie in overleg over het juiste moment van publicatie.

Mevrouw Van der Velde-Menting vraagt hoe het rapport over de wijziging van het banenstelsel dat al wel ergens is gepresenteerd, zich verhoudt tot de officiële inspraak.

De heer Van der Meer legt uit dat dat een traject is in het kader van de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota beschrijft een visie; een vergezicht tot 2050. Dat rapport is in een klankbordgroep besproken. Daarbij is ook gekeken naar een gewijzigd banenstelsel. Er ligt nog steeds een reservering voor een parallelle Kaagbaan. Ook dat vraagstuk dient in de Luchtvaartnota te worden beantwoord. Het betreft een studie naar de effecten. Er is een eerste inschatting gemaakt in termen van geluid op de omgeving en die is gedeeld met de groep die meewerkt en meedenkt met de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Hinderbeperking vormt volgens de heer Van der Meer uiteraard een onderdeel in die discussie.

Mevrouw Van der Velde-Menting ziet dat het rapport over hinderbeperking gaat. Het lijkt alsof de uitvraag is geweest hoe de hinder voor de zuidoosthoek kan worden beperkt en niet wat de consequenties zijn van ander gebruik van het banenstelsel.

De heer Haverkort voegt hieraan toe dat het hierbij gaat om de essentie van de toekomst van Schiphol. Er wordt een plan neergelegd voor uitbreiding van Schiphol met twee extra banen. Daaraan worden raadselachtige conclusies verbonden. Zo'n belangrijk onderwerp dient toch echt te worden besproken met de partijen die de ORS vormen. Hij vraagt het ministerie over dit onderwerp met de ORS te praten. De heer Poelmans onderschrijft dat dat banenplan van Schiphol de kern van de discussie in het Regioforum vormt. Het zal ook landelijke consequenties hebben en hoort wellicht ook bij de bespreking over de luchtruimherziening. Een integrale behandeling is daarom absoluut een vereiste. Bij de Luchtvaartnota is nu een informeel traject gaande waar informatie wordt verstrekt waarover niet mag worden gesproken. De heer Poelmans benadrukt dat er een helder onderscheid moet zijn in wat de Luchtvaartnota landelijk betekent en wat vliegvelden en hinderbeperking regionaal betekenen. Die discussie hoort hier op tafel. Er zijn formele taken; er vindt hier een gestructureerd overleg plaats waarbij de bewoners zijn vertegenwoordigd. Dat betekent algemene participatie en communicatie vanuit de ORS die de wettelijke taak heeft om een standpunt te bepalen. Er is van alles geregeld, zoals



kerngroepen en inloopgroepen. Toch begrijpt de burger vaak niet waar hij zijn grieven of ideeën kwijt kan.

De heer Van Geel wil die scheiding graag duidelijk maken. Er moet een weg worden gevonden in de snel veranderende omgevingsfactoren voor de formele positie nu en in de toekomst. Het ministerie moet de intentie hebben dit gremium te benutten voor de hinderbeperkende maatregelen. Dat vormt inderdaad de kern. Het is van belang om dat proces de komende tijd zo in te richten dat het gevoel van maximale participatie ontstaat. Helder is dat hier de hinderbeperkende maatregelen worden besproken, naast andere gremia. Verschillende regio's hebben te maken met verschillende effecten. Hij hoort graag of naast de andere gremia is voorzien in bespreking van de Luchtvaartnota hier.

De heer Van Bergenhenegouwen beaamt dit. Desgevraagd licht hij toe dat er handavingsverzoeken rond LVB1 liggen. Het ministerie van Landbouw dient daarover een besluit te nemen. In het kader van stikstof lopen er allerlei aanvullende onderzoeken. In combinatie met het advies van de commissie Remkes moet dat worden gecondenseerd tot uiteindelijk een kabinetsstandpunt. Op relatief korte termijn wordt dat standpunt verwacht.

De heer Berkhout heeft eerder gevraagd of de planning van LVB1 afhangt van de hele discussie rond stikstof en dat er wellicht een brief van het ministerie naar de ORS komt over de vraag hoe om te gaan met deze discussie.

De heer Van Bergenhenegouwen geeft aan reeds te hebben aangegeven dat het ministerie van Landbouw een besluit moet nemen. Er lopen nog allerlei onderzoeken die tot een kabinetsstandpunt moeten leiden. En dat raakt de discussie over de luchtvaartnota. Op relatief korte termijn wordt een kabinetsstandpunt verwacht.

De heer Van Geel zal met het secretariaat een planning voorbereiden die borgt dat er in het Regioforum goed en structureel over de Luchtvaartnota, LVB1, de hinderbeperkende maatregelen en LVB 2, de luchtruimherziening en meten & rekenen gesproken kan worden.

#### **4. Meten en rekenen (eerder agendapunt 5)**

- a. Kamerbrief minister 18-12-2019: Verkenning PAMV\**
- b. Nadere uitwerking beleidsreactie\**
- c. Rapport Vliegtuiggeluid – meten, rekenen en beleven\**
- d. Rapport Geluidhinder rond Nederlandse luchthavens\**
- e. Rapport kenniscan hinder door vliegtuiggeluid\**
- f. Notitie meten en rekenen\**

*Presentatie door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Hans IJsselstijn)*

De heer IJsselstijn licht toe dat deze presentatie gaat over meten en rekenen en de beleidsreactie op het rapport van het RIVM. De vertegenwoordiger van het RIVM moest helaas al vertrekken, maar eventuele vragen aan het RIVM mogen schriftelijk worden ingediend.

*-Zie presentatie-*

De heer IJsselstijn geeft aan dat de materie nogal complex is en hij daarom na afloop van deze dag nog een schriftelijke uitleg van het programma zal rondsturen, inclusief het beleidsvoornemen. Zo wordt duidelijk wat dit voor deze regio betekent. Eventuele vragen kunnen daarin nog worden meegenomen.

De heer Döpp vraagt over de landelijke database of daar alle gegevens in worden opgenomen die uit 'citizens science' naar voren komen. Dat zijn bijvoorbeeld metingen met de mobiele telefoon of een eigen meetstation.

De heer IJsselstijn komt hier straks op terug, maar wil graag eerst een reactie op de aanbevelingen van het RIVM.

De heer Poelmans stelt een vraag over de betrokkenheid van externen, de deskundigen. Hij mist de gebruikers, de bewoners, zowel in de opzet in het verleden als die voor de toekomst. Dat zijn degenen die er uiteindelijk baat bij hebben. De heer Poelmans mist een begeleidingsgroep of een groep van betrokkenen.

De heer IJsselstijn antwoordt dat dit aan de orde komt bij het formuleren van de meetstrategie.

Op korte termijn gaat het ministerie aan de slag met de website, meetstrategieën, GGD-onderzoeken en validatiemethodieken. Defensie gaat ook zo veel mogelijk meedoen. In verband met het beleidsvoornemen voor de meetstrategie komen er eisen en criteria ten aanzien van de verschillende doelen voor het meten. Dat komt in een nationale database. Dat betekent dus ook dat er criteria moeten komen waar de luchthavens aan moeten voldoen qua metingen voor validatie en format voor meetgegevens. Daarnaast wordt gekeken naar de uitwerking in de specifieke regio's. Daarover gaat een advies naar het ministerie en naar dit forum. De minister vindt validatie belangrijk. Het consortium stelt, als onafhankelijke partij, criteria op voor de validatie en gaat hier een proces voor beschrijven. Daarnaast komt er een landelijke expertgroep die het ministerie en het consortium adviseert. Verder wordt er meer structuur aangebracht in alle informatie en op de site komen doorkliklinks. IenW schrijft de meetgegevens voor en voert de validatie uit. Ook laat het ministerie zien hoe de informatie nu is georganiseerd en hoe het Regioforum het in de toekomst graag zou zien. Daarnaast faciliteert IenW lokale meetinitiatieven. Aan het landelijke GGD-onderzoek wordt dit jaar een aantal vragen toegevoegd over hinder. Het consortium analyseert deze en ook de regionale GGD's kunnen hiermee aan het werk.

*-Vervolg presentatie-*

De heer Akkermans vraagt of de GGD-methode die nu in de regio wordt gebruikt om de hinder te meten, overal in Nederland wordt toegepast en of dit verplicht is.

De heer IJsselstijn bevestigt dit. Het zorgt voor een eenduidige manier van vragen over vliegtuiggeluid. Mevrouw Teunissen licht toe dat het ministerie in gesprek is met de GGD GHOR Nederland, die de coördinatie op zich heeft genomen. Ook het RIVM is hierbij betrokken. 21 van de 25 GGD'en hebben al toegezegd dat zij de vragen over de luchtvaart op gaan nemen. Dat zijn bijvoorbeeld vragen over slaapverstoring of het tijdstip van verstoring. Alle volwassenen en ouderen krijgen deze standaardvragen. Bij sommige luchthavens moet de steekproef opgehoogd worden, omdat er anders een soort ondervertegenwoordiging zou zijn van mensen die vlakbij de luchthaven wonen. Dit alles moet ervoor zorgen dat er eenduidige vragen komen die overal op dezelfde manier worden gepresenteerd via de gezondheidsmonitor. Die wordt aangepast met deze 'luchtvaartvragen'. Het onderzoek vindt eens per vier jaar plaats. Als er *ad hoc* nog dingen in kaart gebracht moeten worden, kan dit worden toegevoegd. Het ministerie is al vrij ver om dit in kaart te brengen voor de monitor van 2020.

De heer Looman ziet graag dat ook het grondgeluid wordt opgenomen.

De heer IJsselstijn antwoordt dat grondgeluid niet in de programmatische aanpak zit. Hij neemt dit punt mee in zijn schriftelijke toelichting.

Mevrouw Teunissen voegt toe dat grondgeluid ook niet in het RIVM-rapport zit. Het is wel bekend dat er hinder door grondgeluid wordt ondervonden en het onderwerp heeft de aandacht.

*-Einde presentatie-*

Mevrouw Van der Klis begrijpt dat er advies beschikbaar komt voor de regionale informatiebehoefte en ze is benieuwd of daarvoor ook geld beschikbaar komt vanuit het ministerie.

De heer IJsselstijn geeft aan dat dit niet het geval is. Het ministerie zal alleen de validatie financieren. Luchthavens moeten de data aanleveren en zelf de financiering regelen. Meetposten die al geschikt zijn voor validatie, vergen uiteraard geen extra middelen. Aanvullende initiatieven zijn voor kosten van de regio.

De heer Van Geel vult aan dat die discussie kan worden ingebracht in één van de acties die de komende maanden gevoerd gaan worden over hoe aan de informatievoorziening in deze regio vorm moet worden gegeven.

De heer Poelmans constateert dat dit een echte invulling van de loketfunctie is. Hij begrijpt dat er een basismetnet nodig is en wil afspraken maken over financiering van de meetposten. Hij hoort ook graag of het basisnet zoals dat voor Schiphol is bedacht, is beoordeeld op bruikbaarheid in deze landelijke aanpak.

De heer IJsselstijn meent dat het basisnetwerk niet op die manier is beoordeeld, maar het net in deze regio komt wel terug in de meetstrategie.

De heer Dinjens vraagt of met die validatie burgers ook met hun eigen instrumenten kunnen gaan meten. Hij vraagt wat daar dan voor nodig is en of dit voor burgers haalbaar is. Voorts hoort hij graag wat het uitgangspunt is bij de validatie. Vaak zijn hiervoor de gegevens van vliegtuigfabrikanten leidend, terwijl die niet altijd conform de werkelijkheid zijn. De heer Dinjens vraagt of die gegevens worden meegenomen bij de validatie. Tot slot vraagt hij of er contactpersonen per regio zijn.

De heer IJsselstijn beaamt dat er contactpersonen per regio nodig zijn. Over de criteria zal het RIVM met het Regioforum in gesprek gaan. Burgermeetinitiatieven en ook apps moeten wel aan bepaalde criteria voldoen. Vaak zijn die burgermetingen geschikter als informatievoorziening dan voor validatie.

De heer Döpp ziet dat er veel mobiele metingen worden gedaan door burgers. Die worden nu uitgebreid met vaste meetstations. Deze metingen zijn minder geschikt voor validatie. Toch moet er wel iets met de metingen worden gedaan. De aanpak lijkt hem degelijk, maar het zijn wel veel stappen en die zullen tijd vergen. Er zijn natuurlijk al veel burgermetingen gedaan, bijvoorbeeld in Amstelveen-Noord. Daar zijn met mobiele metingen heel hoge waarden geconstateerd. Parallel hieraan kan worden gewerkt met pilots met een validatiemeetstation. Al deze burgermetingen zouden wellicht kunnen worden samengevoegd. Er loopt al een burgerinitiatief dat de komende maanden meer vaste meetstations wil uitrollen, wellicht kan dit tot in de honderden lopen. Hij roept op de metingen van burgermeetstations mee te nemen, omdat die soms behoorlijk verschillen van de reguliere metingen. De heer Van Muilekom is benieuwd welk gebied nu precies in beeld wordt gebracht. Hij ziet dat de 48dB-contour vaak wordt gehanteerd, maar ook daarbuiten zijn er veel klachten. Hij stelt voor de 45dB-contour te gebruiken. In de provincie Utrecht zijn er geen meetposten ondanks alle klachten. Dat verdient wel aandacht.

De heer Dinjens ziet graag in deze regio elk jaar een GGD-onderzoek en niet om de vier jaar. Dat laat de effecten beter zien. Hij zou het ministerie daartoe willen oproepen.

De heer Van Geel geeft aan dat het ministerie heeft gehoord wat de wensen zijn en dat daar eerst een reactie op zal komen.

De heer Looman vraagt wanneer het ministerie antwoordt op de vraag over de 45 Lden-grens, de richtlijn van de WHO.

De heer IJsselstijn antwoordt dat hij alle initiatieven van parallelle trajecten ondersteunt en dit ook zal meegeven aan het RIVM. Op de vraag over het gebied antwoordt hij dat de validatie van het programma over heel Nederland gaat. Daarin wordt bepaald waar meetposten komen. De vraag over de WHO speelt hij door naar mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen zegt dat het daarbij gaat om de vraag tot waar betrouwbaar kan worden gemeten en berekend. Hoe verder verwijderd van de luchthaven, hoe lastiger het wordt. Er komt een meetstrategie. Een van de aanbevelingen is ook om nader onderzoek te doen naar het toepassingsbereik van metingen en berekeningen. Daar zit ook een relatie met de WHO-advieswaarde. Als reactie op de motie Schonis is onderzoek gaande vanuit het RIVM naar de WHO aanbevelingen. Dat onderzoek is bijna afgerond; een beleidsreactie wordt in maart/april verwacht. Uit dit rapport komt naar voren hoe de advieswaarde van de WHO zich verhoudt tot het Nederlandse beleid en welke mogelijkheden er zijn om het beleid te versterken.

De heer Van Geel begrijpt dat er nog een schriftelijke reactie komt op de verschillende trajecten die lopen en de positie die in deze regio is ingenomen ten aanzien van meten en rekenen. Dat kan een goede basis zijn voor de verdere uitwerking. De vele metingen die al zijn gedaan dienen een plek te krijgen in de validering en in de signaleringsfunctie en informatiefunctie in deze regio. Die gegevens moeten op de een of andere wijze toch worden verknoopt. Het lijkt verstandig de schriftelijke reactie af te wachten alvorens de communicatie naar buiten, naar bestuurders en bewoners ter hand te nemen. Vooralsnog is er nog geen sprake van het opheffen van meetpunten.

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

## **5. Luchtruimherziening (eerder agendapunt 4)**

*Presentatie door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

De heer Vrugt verzorgt een presentatie over de luchtruimherziening.

*-Zie presentatie-*

Afgesproken wordt dat er voor belangstellenden door de ORS op workshopniveau een bijeenkomst wordt georganiseerd, voorafgaand aan de juni-vergadering waarbij de heer Vrugt het een en ander kan toelichten.

De heer Poelmans mist wat de vier varianten betekenen voor de mogelijkheden in het Schipholgebied. Daarbij gaat het om de mogelijkheden voor hindervermindering en ook om de gevolgen van concentratie en spreiding en hoe dat uitpakt op de banen.

De heer Dinjens hoort graag of de nachtnadering via Artip2C -een eventuele heropening daarvan- wordt meegenomen.

De heer Vrugt geeft aan dat dat kan terugkomen, maar daarover zegt hij nu niets. Het ontwerpproces is in volle gang.

De heer Haverkort benadrukt het belang dat mensen begrijpen waarmee de heer Vrugt bezig is.

De heer Vrugt geeft aan dat het complexe materie is. Het is lastig zaken te doorgronden, maar hij neemt zijn taak om uit te leggen wat er speelt zeer serieus. Zeker als er een ontwerpvoorkeursbeslissing ligt, is er alle aandacht voor uitleg. Wel benadrukt hij in het kader van verwachtingsmanagement dat het luchtruim opnieuw wordt ingedeeld, maar niet op het niveau van de individuele burger.

De heer Baarse heeft gehoord dat er weinig veranderingen zullen komen binnen een straal van 20km. Hij is benieuwd of die geluiden kloppen.

De heer Vrugt verduidelijkt dat niet vanaf de grond wordt ontworpen en ook niet vanuit het hoogste luchtruim, maar vanuit het middelste deel van het luchtruim. Er zullen zeker aansluitingspunten zijn met Schiphol en het heeft ook te maken met verschillende manieren van vliegen. Dat zal uiteindelijk wel iets opleveren voor hier.

De heer Döpp informeert naar de werkelijke impact van al die vliegvarianten op de stikstofuitstoot.

De heer Vrugt legt uit dat stikstof daarin tot nu toe niet is berekend. Met het rapport van de commissie Remkes is het logisch geworden om een 'voortoets' te doen. Als dat leidt tot het inzicht dat er mogelijk nadelige effecten zijn, dan komt daar een passende beoordeling op. Die informatie komt dus nog.

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

## **6. Rondvraag**

### *a. Vaststellen verslag vorige vergadering 22 november en besluit openbaarmaking\**

De heer Baarse staat vermeld als indiener van het microklimaat over de Westeinder Plassen. Dat is echter ingediend via een kiesman. Dat wordt aangepast.

Het verslag van 22 november 2019 wordt vastgesteld met inachtneming van de gemelde wijziging.

De heer Poelmans stelt namens de bewoners voor de agenda zodra die is vastgesteld, in het vervolg openbaar te maken. Dan weten mensen wat er besproken gaat worden.

De heer Haverkort heeft eerder aangekondigd in Zwanenburg een enquête te gaan houden over hoe omwonenden denken over Schiphol en de omgeving. Daaruit blijkt dat 85% het betreurt dat het onderhandelingsresultaat van vorig jaar door de bewonersdelegatie is afgewezen. Datzelfde percentage is het niet eens met het activistische model. Hij is wel blij dat de bewoners op het goede spoor zaten.

De heer Van Geel concludeert dat de vergadering ermee akkoord is dat de agenda in het vervolg publiek is. Hij bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering.

### **Actie- en besluitenlijst**

- Het verslag van de Regioforumvergadering van 22 november 2019 wordt vastgesteld met inachtneming van de wijziging van de heer Baarse;
- Afgesproken is dat de agenda zodra die definitief is, ook openbaar kan worden gemaakt als het agenda-overleg hiertoe besluit;
- Er wordt een klankbordgroep gevormd die elke veertien dagen bijeenkomt, ten behoeve van een onafhankelijk bureau die feitenmateriaal verzamelt voor het tussentijds advies van de heer Van Geel;
- De heer Van Bergenhengouwen zorgt voor een heads-up rond de publicatie van stukken ten behoeve van een tijdige afstemming met de achterban;
- De heer Van Geel neemt met het secretariaat op hoe op een gestructureerde wijze het gesprek in het Regioforum kan worden voorbereid over de Luchtvaartnota, de hinderbeperkende maatregelen en LVB2, LVB1, de luchtruimherziening en meten & rekenen;
- De heer IJsselstein zal in zijn schriftelijke toelichting terugkomen op grondgeluid in relatie tot de PAMV;
- De ORS en het ministerie organiseren een workshop voor een inhoudelijke verdieping van de luchtruimherziening – nog voor de reguliere junivergadering – om te indiceren wat dit betekent voor de burgers in deze regio.