

## Verslag Regioforum – 19 juni 2020

### Aanwezig:

Dhr. P. van Geel	Voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Mw. N. Bruinenga	Medewerker ORS
Dhr. P. Gerbrands	Medewerker ORS
Mw. L. Kieviet	Medewerker ORS
Dhr. M. Bovy (vervangt W. de Zoete)	Provincie Zuid-Holland
Mw. E. van der Klis (vervangt J. Olthof)	Provincie Noord-Holland
Mw. S. Kreuger (vervangt R. van Muilekom)	Provincie Utrecht
Dhr. H. Bouma	Bestuurlijk cluster Amstelland – Meerlanden
Dhr. S. Dinjens	Bestuurlijk cluster IJmond – Alkmaar
Dhr. J.L. van den Heuvel	Bestuurlijk cluster Groene Hart
Dhr. B. Kabout	Bestuurlijk cluster Amstelland – Meerlanden
Dhr. W. Knop (vervangt V. Everhardt)	Bestuurlijk cluster Amsterdam
Dhr. J. Nobel	Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
Mw. M. van der Velde-Menting	Bestuurlijk cluster Zuidwest
Dhr. J. van Bergenhenegouwen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. M. van der Meer	Schiphol Group
Dhr. H. Kooiman	KLM
Mw. P. Tiel	VNO-NCW West
Dhr. L. Baarse	Aalsmeerbaan binnengebied
Dhr. W. Brouwer	Aalsmeerbaan buitengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan binnengebied
Dhr. E. Haverkort	Polderbaan binnengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan binnengebied
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan buitengebied
Dhr. M. Poelmans	Kaagbaan buitengebied
Dhr. W. Spaanderman	Polderbaan buitengebied
Dhr. R. van der Pol	Zwanenburgbaan binnengebied
Dhr. P. Hesp	Buitenveldertbaan buitengebied
Dhr. Otto	Video Centrum Nederland
Mw. Vos	Het Notuleercentrum
Mw. Werther	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**Afwezig:**

Dhr. R. Berkhout  
Dhr. W. Breunese

Dhr. J. Hasperhoven  
Dhr. G.J. Hendriks  
Dhr. J. de Reus

Bestuurlijk cluster Zuid – Kennemerland  
Bestuurlijk cluster Zaanstreek – Waterland

BARIN  
Bestuurlijk cluster Gooi en Almere  
Provincie Flevoland

## 1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze bijeenkomst van het Regioforum. Hij spreekt dank uit voor ieders bereidheid om op deze wijze te willen vergaderen. Deze digitale vergaderomgeving betekent dat er minder goed overzicht is dan aan tafel, met die reden is het verzoek om de microfoon en camera uit te zetten wanneer men niet aan het woord is. De tweede ring (ondersteuning) kan het Regioforum rechtstreeks meemaken middels een live-uitzending. De vorige vergadering van 13 maart jl. is geannuleerd op het moment dat de lockdown, als gevolg van corona, zich aftekende. De volgende schriftelijke stukken zijn uitgewisseld:

### *a. Brief voorzitter d.d. 12 maart 2020\**

De heer Van Geel bedankt voor de behandeling van deze schriftelijke beslispunten.

### *b. Procesnotitie Rijkstrajecten van de voorzitter\**

De procesnotitie is de kapstok om een aantal activiteiten dat het Rijk onderneemt, te duiden. Een aantal activiteiten staat vandaag ook op de agenda, zoals de presentatie van Luchtvaartnota en de informatie rondom het Luchthavenverkeersbesluit. Het ministerie zal straks een inhoudelijke toelichting geven.

### *c. Kwartaalrapportage Q2 van de sector\**

De heer Van Geel verzoekt de vertegenwoordiger van Schiphol om de kwartaalrapportage kort toe te lichten.

De heer Van der Meer geeft aan dat het een kwartaalrapportage is zoals men die de afgelopen jaren gewend is om te krijgen, maar het is wel een bijzondere kwartaalrapportage omdat voor het eerst de effecten van corona inzichtelijk werden. Vanaf de tweede week van maart kende de sector een enorme reductie van het aantal bewegingen. De reductie vond plaats in week 11 en 12 van 2020, maar is ook nu nog zichtbaar. Het is de vraag tot hoelang dat allemaal gaat duren. Op het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel heeft het geen effect gehad. Er wordt nog steeds voldaan aan de regels 1 tot en met 4. Specifiek over regel 4: Recent was het nog onderwerp van gesprek. Normaliter hebben we in de winter geen problemen en nu als gevolg van corona al helemaal niet meer. De heer Van der Meer houdt het hier verder bij voor wat zijn toelichting betreft. Wel heeft hij nog een aanvullende mededeling. Sinds medio maart hebben we de effecten van corona gezien. Het aantal bewegingen liep terug van 1.500 naar 150 in het diepe dal. Nu zijn er 250 tot 300 bewegingen per dag. Vanaf 15 juni is het weer mogelijk om naar zestien Europese landen te reizen. De verwachting is dat het verkeer de komende weken verder gaat oplopen naar 400 tot 500 vluchten per dag. Dat is nog steeds twee derde minder, vergeleken met afgelopen jaar. Toen waren er 1.450 tot maximaal 1.540 vluchten per dag.

De Aalsmeerbaan is nu in gebruik als parkeerbaan voor vliegtuigen. De verwachting is die in de eerste helft van juli weer vrij te maken en eventueel beschikbaar te maken voor vliegverkeer. Dat betekent niet dat die baan vanaf dat moment volop gebruikt gaat worden. Er is nog steeds sprake van relatief weinig vluchten. Bij voorkeur wordt gebruikgemaakt van de Polderbaan en de Kaagbaan. De inzet van de Aalsmeerbaan hangt af van het verkeersaanbod en van de weeromstandigheden. Als er meer nieuws bekend is over het in gebruik stellen van de Aalsmeerbaan wordt dat gecommuniceerd via de normale informatiekanaal, de website en de 'burennieuwsbrief', waarvan gisteren een uitgave is uitgegaan. Daarin is specifiek ingegaan op corona en het gebruik van de Aalsmeerbaan. Dat zal in de komende weken en maanden actief blijven gebeuren.

In reactie hierop vraag de heer Poelmans of er, nu er zo weinig verkeer is, rekening wordt gehouden met de extra mogelijkheden voor hinderbeperking. Vliegtuigen zouden hoger kunnen vliegen, nu er zo weinig zijn, en hij wil graag weten of dit ook gebeurt.

Mevrouw Van der Helm merkt op dat in dit gremium vaker is gesproken over het structureel hoger aanvliegen. Om dat mogelijk te maken is de aanleg van een vaste naderingsroute nodig. In de nacht zijn er dergelijke routes, voor de Kaagbaan en Polderbaan. Het goede nieuws is dat sinds 21 mei ook de Zwanenburgbaan daaraan is toegevoegd. Tachtig tot negentig procent van de vluchten in de nacht vliegt met een CDA. Wanneer de omstandigheden dat toelaten, gebeurt dat ook in de randen van de nacht. Overdag begeleiden de luchtverkeersleiders de vliegtuigen met koersnelheid en hoogte-instructies. Er wordt voor gezorgd dat dit binnen de vastgestelde procedures gebeurt. Bij vliegtuigen die de daling inzetten, wordt getracht om deze zoveel mogelijk gelijkmatig te laten dalen. Met het huidige verkeersaanbod wordt een toename in die CDA's gezien.

De heer Bouma vraagt of het klopt dat op dit moment de vliegtuigen de kortste route nemen naar Schiphol, in plaats van de banen die afgesproken zijn. Dat zorgt voor veel verwarring in Uithoorn. Men vraagt zich af of dit de toekomst wordt.

De heer Spaanderman merkt op dat een route om Uitgeest op dit moment goed mogelijk is, maar het gebeurt niet. Men vliegt dwars over het dorp. Hij vraagt de sector om meer respect voor de bewoners te tonen door om de bewoonde gebieden heen te vliegen.

Mevrouw Van der Helm begrijpt dat er vragen zijn vanuit de omgeving over de operatie in coronatijd. Bij de landing wordt gebruikgemaakt van het ILS (Instrument Landing System). Dat is conform internationale regelgeving. Dat betekent dat een klein deel van de daling horizontaal wordt gevlogen. Dit deel van de landing zorgt voor hinder. Ook in deze tijd heeft LVNL als taak om het verkeer veilig af te handelen. Dat betekent dat wordt gehandeld binnen de afgesproken procedures. Het beperkte verkeer is nagenoeg op alle primaire banen afgehandeld. In deze periode past LVNL niet ad hoc haar werkwijze aan.

De heer Van Geel vat de signalen als volgt samen. Kan in deze coronatijd gekeken worden of meer hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn in vliegschema's en routes? De kern van het antwoord is dat het op een aantal punten kan, maar er kan niet worden afgeweken van de fundamentele basisprincipes.

Mevrouw Van der Helm deelt mede dat in het kader van hinderbeperking in maart 2020 een advies is ontvangen over de KUDAD-route van de Kaagbaan. Deze hinderbeperkende maatregel wordt in december 2020 doorgevoerd.

De heer Van Geel geeft aan het als positief te zien, als een advies snel wordt uitgevoerd.

De heer Van den Heuvel maakt graag een opmerking bij de brief van de voorzitter van 12 maart jl.. De heer Van den Heuvel bedankt de leden van Regioforum en de delegaties voor de steun die zij aan het voorstel hebben gegeven. Het is zeer goed nieuws dat de maatregel nog dit jaar wordt ingevoerd. Van de lijst van hinderbeperkende maatregelen kan er dan weer één worden geschrapt. Een bijzonder woord van dank is er voor de bewonersdelegatie. De heren Poelmans en Brouwer leverden een constructieve bijdrage in de werkgroep. Dat werd zeer gewaardeerd. De heer Van den Heuvel laat niet na om het onvolprezen secretariaat, onder aanvoering van de heer Weggeman, te bedanken. Het is fijn dat de maatregel zo snel wordt ingevoerd. Dat is een mooi resultaat na zes jaar werken.

De heer Van Geel bedankt voor de positieve en constructieve manier waarop iedereen heeft meegewerkt.

De heer Bouma merkt op dat een algemeen technisch antwoord werd gegeven. Vliegtuigen vliegen dwars over het dorp, waar ze nooit vlogen. In Uithoorn vraagt men zich ongerust af of dit de nieuwe toekomst is.

Mevrouw Van der Helm stelt voor om na de vergadering contact te hebben met de heer Bouma over de vraag die hij heeft.

De heer Dinjens reageert graag nog op mevrouw Van der Helm. Het is geen specifieke lokale vraag. Onlangs vloog een vliegtuig heel laag over Haarlem. Ze gaan op dit moment eigenlijk alle kanten op. De heer Dinjens snapt dat, want de veiligheid komt daarmee niet in het geding, maar de leefbaarheid en de hinderbeperking wel. Het is dus geen specifieke vraag voor Uithoorn of Uitgeest, het is een algemene vraag over hoe in rustig luchtruim effectief kan worden omgegaan met die druk.

De heer Akkerman sluit zich aan bij de vraag waarom wordt afgeweken van de routes. LVNL zegt nu niets te kunnen doen aan extra hinderbeperking. Dat zou echter beter en nader bekeken moeten worden. De heer Akkerman vraagt LVNL om daarmee serieus aan de slag te gaan. Zeker nu voorlopig niet op het hoogste niveau zal worden gevlogen, kan daarmee voordeel worden gedaan.

Mevrouw Kreuger heeft nog een opmerking naar aanleiding van de wijziging van de route bij Bodegraven. Wordt er nog extra gecommuniceerd richting de bewoners die waarschijnlijk iets meer hinder zullen ervaren? Zij doelt dan op de Utrechtse kant van de Hekendorperweg.

De heer Baarse kan de constatering van voorgaande sprekers onderschrijven. Hij constateert dat weers- en windlimieten toch niet zoveel invloed hebben als in het verleden werd beweerd. Daar kan straks mogelijk ook wat ruimte worden gevonden in hinderbeperking.

De heer Van Geel merkt op dat het laatste een ander onderwerp betreft en hij doet een procesmatig voorstel. Alle opmerkingen gehoord hebbende, verzoekt hij mevrouw Van der Helm of door LVNL een en ander helder op een A4'tje uiteengezet kan worden.

Mevrouw Van der Helm antwoordt dat LVNL daartoe uiteraard bereid is.

De heer Poelmans vraagt of die notitie ook de vragen kan bevatten of er hoger kan worden gevlogen en waar er wordt gevlogen. Er zijn voor- en nadelen als gevolg van corona. Wat is het huidige beleid bij minder vliegtuigen?

De heer Van Geel constateert dat dit een kader kan zijn. Wat zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden? In welke mate wordt er wel of geen gebruik gemaakt van kansen? Dat is in het algemeen de vraag. De heer Van Geel sluit dit onderwerp af.

De heer Van Geel verzoekt de heer Van Bergenhenegouwen het Regioforum te informeren over hetgeen is besproken in het AO Luchtvaart.

De heer Van Bergenhenegouwen geeft aan dat mevrouw Werther een presentatie zal verzorgen over de Luchtvaartnota. De nota was de kern van het debat van gisteren. Daarnaast is uitvoerig gesproken over de maatregelen die door de sector zijn genomen om coronaproof te vliegen. Er zijn diverse protocollen opgesteld, waarover politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden. Daarnaast is ook uitvoerig gesproken over nachtvluchten, mede naar aanleiding van vragen die daarover in de Kamer

zijn gesteld. De minister heeft een brief toegezegd, die voor het zomerreces wordt verstuurd. Aan het einde van het debat is kort stilgestaan bij de vragen over het tempo van LVB1. Aan het einde van deze vergadering wordt daarop teruggekomen. Alle inzet is erop gericht om de LVB1 zo snel mogelijk vast te stellen. Het vraagstuk van stikstof, waar niet alleen door de luchtvaart maar ook door andere sectoren nog een aantal hobbels moet worden genomen, conditioneel is voor de te zetten stappen. Het is een ingewikkeld vraagstuk, wat tot nu toe hindert bij het komen tot een snelle afronding. In het debat is nadrukkelijk, zowel van de kant van de minister als van de Kamer, aangedrongen op een snelle besluitvorming. De praktijk is weerbarstig.

De heer Van Geel meldt dat twee onderwerpen (LVB1 en Luchtvaartnota) straks terugkomen op de agenda. Daarover kan dan verder worden gesproken.

Mevrouw Tiel heeft een mededeling naar aanleiding van de cijfers die de heer Van der Meer zojuist gaf. Vooral de ondernemers in de regio en hun personeel zijn erg blij dat wordt gewerkt aan een gecontroleerde herstart. Een herstart van de economie zal niet makkelijk zijn. Een aantal gesloten sectoren zijn toch nog semi-gesloten, zoals de zakelijke congressen. In het kader van dit Regioforum, waarin aan kennisdeling wordt gedaan, zal mevrouw Tiel twee rapporten van de SER toesturen, waarin de impact van de coronacrisis duidelijk wordt en waarin een duidelijke link wordt gelegd naar de randvoorwaarden van connectiviteit voor een aantal sterke economische sectoren. CO voorspelt in het slechtste geval 500.000 werklozen. De achterban van VNO-NCW is erg blij, dat waar zij open kunnen gaan en personeel weer aan het werk is, dat er alles aan wordt gedaan om de economie weer vlot te trekken. VNO-NCW spreekt met veel wethouders. Veel wethouders spreken ook met ondernemers. Er is sprake van schrijnende gevallen. Mevrouw Tiel is blij dat overheden zoveel aandacht hebben voor ondernemers. Het vergt wel een gezamenlijke effort om een gecontroleerde herstart in deze regio te volbrengen.

De heer Van Geel veronderstelt dat met belangstelling, maar ook met zorg, kennis zal worden genomen van de toegezegde rapporten.

## **2. ORS Jaarrekening 2019**

- a. *Oplegnotitie jaarrekening 2019\**
- b. *Jaarrekening 2019 met subsidieverklaring\**
- c. *Eerste Kwartaalrapportage 2020 – concept\**

De heer Van Geel constateert dat er geen vragen zijn over de jaarrekening.

Hij stelt voor om de ORS Jaarrekening 2019 vast te stellen. De Jaarrekening 2019 wordt vastgesteld.

De heer Van Geel vervolgt dat in de afgelopen periode mevrouw Lisette Sinkeler afscheid heeft genomen van de Omgevingsraad Schiphol, nadat ze daar jarenlang heeft gewerkt. De heer Peter Gerbrands ondersteunt de ORS bij de uitvoering van de evaluatie.

De heer Gerbrands stelt zich kort voor.

De heer Van Geel wenst de heer Gerbrands veel succes.

## **3. Vergaderopties bijeenkomsten 2020**

- a. *Notitie – Terug naar het nieuwe normaal\**

De heer Van Geel meldt dat de wens te kennen is gegeven om toch weer tot fysiek vergaderen over te gaan met de nodige voorzichtigheden. Het huidige auditorium is ongeschikt, omdat daar niet

voldoende personen tegelijk aanwezig kunnen zijn. Er wordt gezocht naar alternatieve mogelijkheden. Het idee is wel om na de zomer weer fysiek bijeen te komen in vergadering en besprekingen. De heer Van Geel stelt voor de lijn van denken in de notitie 'Terug naar het nieuwe normaal' te volgen. De vergadering gaat daarmee akkoord.

#### **4. Stand van zaken evaluatie**

##### *Mondelinge toelichting door de voorzitter*

De heer Van Geel geeft een stand van zaken. Hij sprak verschillende delegaties over de stand van zaken van de evaluatie. De kern van het tijdschema was dat er een tussenevaluatie zou komen. Deze zou de basis kunnen zijn voor opvattingen en richtingen, gegeven de uitspraken in de Luchtvaartnota. Ondertussen zou de Commissie Cohen, die gaat over Governance en de participatiestructuur op nationaal niveau, langs zij komen, zodat standpunten, die voortkomen uit de richtlijnen in de Luchtvaartnota en de Commissie Cohen de ORS zouden inspireren om tot een voorstel voor 'ORS 2.0' te komen. Na de presentatie van de tussenevaluatie zouden werkgroepen in het leven worden geroepen, om een aantal thema's uit te diepen, met ondersteuning en begeleiding van organisatieadviesbureau Berenschot. Dat zou in de maanden april en mei leiden tot richtinggevend uitspraken, waarna rondom 1 juli ORS 2.0 zijn ingang en structuur zou kunnen vinden.

De Luchtvaartnota is later gekomen. De Commissie Cohen heeft nog geen advies uitgebracht en corona helpt ook niet door in een virtuele omgeving met elkaar over dergelijke, ingewikkelde zaken te praten. In de Luchtvaartnota staat dat de heer Van Geel gevraagd wordt om een reactie op de Luchtvaartnota, welke zal worden betrokken bij het eindadvies. Dat is fysiek onmogelijk als op 1 juli 2020 moet worden gestopt met de evaluatie. Dat heeft ertoe geleid dat de heer Van Geel overleg heeft gehad met de minister. Beseffende dat meer tijd nodig is, heeft de minister de heer Van Geel gevraagd om de evaluatie af te ronden voor het einde van het jaar. Dat betekent de facto oktober/november. Voorts is hem gevraagd om de reacties op de Luchtvaartnota over de governanceparagraaf mee te nemen richting Schiphol. Die reacties worden betrokken in de eindadvisering. Ook de adviezen van de Commissie Cohen worden betrokken bij de eindadvisering over ORS 2.0. De heer Van Geel blijft aangesteld als interim voorzitter tot 1 juli 2021.

Het eindadvies zal in oktober/november 2020 worden opgeleverd. Dan zal er politieke besluitvorming plaatsvinden. Niemand kan overzien hoe dat gaat lopen. Daarna kan de heer Van Geel nog betrokken worden bij de invoering, als besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Dit plan is in een brief verwoord aan de minister, waarvan de vergadering heeft kunnen kennismaken. De werkgroepen en de activiteiten worden voortgezet. De heer Van Geel is buitengewoon geïnteresseerd naar wat er uit de Commissie Cohen komt en naar de reacties op de Luchtvaartnota, op dit onderdeel. Hij zal uit deze bouwstenen voor het advies na de zomer alle stukjes bij elkaar leggen, in goed overleg met en consultatie van betrokkenen vanuit de verschillende geledingen in de ORS. Het streven is om tot een eindadvies te komen, dat een zo groot mogelijk draagvlak heeft in de regio. Uit de gesprekken die bestuurlijk zijn gevoerd, vond hij aanknopingspunten dat er een wil is om tot iets te komen. Er is een vrij breed gedeelde opvatting dat men van alles kan bedenken met elkaar, maar dat uiteindelijk deze regio, de sector en de overheden op elkaar aangewezen zijn om tot een leefbare omgeving te komen in een economisch vitale omgeving. Dat besef is er. Het zal lastig zijn, maar met ieders betrokkenheid moet in het najaar worden gekomen tot iets werkbaars.

De heer Poelmans geeft aan dat de bewonersvertegenwoordiging uitgebreide opvattingen heeft over de Governance en participatie in de luchtvaart. Die kunnen als zienswijze worden ingediend op de Luchtvaartnota, maar de bewonersdelegatie zit ook met de ORS aan tafel. Het lijkt dan wat raar om



een zienswijze in te dienen. Überhaupt is dat de vraag voor de partijen in de ORS als het gaat over Schipholzaken. De ORS zit aan de voorkant van het proces. Het zou wat merkwaardig zijn om via een zienswijze, ook bij de Luchtvaartnota, apart van elkaar meningen te ventileren. De bewonersvertegenwoordiging spreekt de voorkeur uit om opvattingen in te brengen in het proces, zoals dat nu loopt met Berenschot en zal op dit punt geen zienswijze indienen bij het ministerie.

De heer Van Geel antwoordt dat dit prima is. Met alle inbreng zullen de bouwstenen voor het eindadvies in oktober 2020 met het Regioforum worden gesproken.

Mevrouw Tiel geeft aan dat op 18 juni in CRO Rotterdam The Hague Airport is afgesproken dat er geen zienswijze van de CRO komt en dat de leden ieder een eigen zienswijze (kunnen) indienen. Anders dan de bewonersdelegatie zal VNO-NCW wel een zienswijze indienen.

De heer Van Geel ziet positieve elementen in ieders houding om tot iets te komen in deze regio. Dat inspireert hem om aan de slag te gaan om, met de bouwstenen en opvattingen, tot een goed voorstel te komen.

De heer Poelmans is benieuwd naar de relatie tussen het werk van de heer Van Geel en de Commissie Cohen.

De heer Van Geel heeft niet onder stoelen en banken gestoken dat de opdrachtformulering aan de commissie als een verrassing kwam, ook in het kader van het proces dat rondom Schiphol zou lopen. De heer Cohen heeft het professioneel opgepakt door met elkaar te spreken over wat gedaan moet worden. Dat is gebeurd onder coördinatie van het ministerie. Ondergetekende, de heer Cohen en het ministerie hebben gesproken over de invulling van de opdrachtformulering. De heer Van Geel heeft aangegeven, omdat daarover in het interim-advies ook het één en ander is gezegd en er een duidelijke relatie ligt met het nationale niveau, dat hij graag bereid is om deze inbreng te leveren en opvattingen en kennis in te brengen. Daarover heeft nog geen actieve uitvraag plaatsgevonden.

## **5. Pakket hinderreductie**

### *a. Oplegnotitie – Pakket hinderreductie\**

1. **Presentatie Schiphol webinar** voor Regioforum-leden
2. Videolinks nadere toelichting maatregelen LVNL\*
3. Overzicht maatregelen\*
4. Monitor totale hinder\*
5. Monitor lokale hinder\*
6. Monitor unieke periode\*
7. Bewoners Omgeving Schiphol – Hinderbeperking die echt
8. Natuur&Milieufederatie Noord-Holland-Notitie Luchtvaart Hindervermindering

De heer Van Geel geeft aan dat het nuttig is om een paar punten kort te noemen. De oorsprong van het voorstel, om te komen tot een pakket hinderreductie, is te vinden in de brief juli 2019 van de minister. Schiphol nam dat op zich. Op vragen van het Regioforum, per brief van 12 maart jl. heeft Schiphol aangegeven het Regioforum te willen consulteren over dat plan. In een webinar zijn de plannen gepresenteerd. In werkgroepverband is met verschillende partners gesproken over het plan. Het secretariaat van de ORS maakte een notitie als basis voor de gesprekslijn van vandaag. Inmiddels kwamen er voorstellen van de zijde van bewonersdelegatie en Natuur en Milieu, die aanvullende, nieuwe, andere maatregelen voorstellen, die te maken hebben met hinderreductie. Die zijn recent toegestuurd.



De vergadering wordt gevraagd om voorstellen en reacties naar voren te brengen. Daarna wordt de procedurele kant besproken. De uitdaging is om alle ideeën zodanig in een structuur te gieten, dat er een concreet verhaal op tafel komt, waarover met elkaar kan worden gesproken. Op basis van de notitie, zoals die door het ORS-secretariaat is opgesteld, en van wat aanvullend is ingebracht door de verschillende partners kan een algemene beschouwing worden gegeven. Dan zal blijken hoe de vlag erbij staat ten aanzien van dit hinderreductieplan. Daarna zullen procesafspraken worden gemaakt over het vervolg. Schiphol, als indiener van het plan, wordt gevraagd de aftrap te doen.

De heer Van der Meer meldt dat het plan in mei 2020 is gepresenteerd aan het Regioforum. Daarbij is het Regioforum op de hoogte gesteld van de inhoud van het plan. Het totaalpakket is een reflectie op wat Schiphol, in de afgelopen jaren, heeft vernomen uit de omgeving. Daar zijn de juiste maatregelen tegenover gezet. Graag hoort de heer Van der Meer welke maatregelen ontbreken en toegevoegd zouden moeten worden. Schiphol heeft kennisgenomen van de stukken vanuit bewoners en Milieufederatie. Die stukken zullen worden bestudeerd. Bekeken wordt of en in welke mate deze onderdeel kunnen worden van het hinderplan. Daar kan de heer Van der Meer nu nog niet inhoudelijk op ingaan.

De heer Baarse geeft een reactie namens Cluster Aalsmeerbaan. Cluster Aalsmeerbaan kan zich niet vinden in de hindervoorstellen, zoals gebracht door Schiphol, de bewonersdelegatie of de Milieufederatie. Het cluster ziet geen concrete voorstellen om de extreme overlast in de Zuidoosthoek te verbeteren en heeft een ander plan ingediend.

Mevrouw Van der Velden bedankt voor de oplegnotitie. Die helpt wat orde te scheppen in de inmiddels ontstane chaos in de hoeveelheid aan documenten en informatie. Zij is verbaasd en teleurgesteld door de positieve framing, die in de oplegnotitie staat. Daarin wordt onder andere gezegd dat alle partijen zich kunnen vinden in voorstellen en wordt onverminderd uitgegaan van de brief van de minister van 5 juli. Dat is de grondslag van de vraag naar hinderreductie. In die brief wordt ook aangegeven dat het aantal gehinderden naar beneden moet. Daarover moet het gesprek worden gevoerd. Het aantal gehinderden mag niet de maatstaf zijn voor de conclusie dat er hinderreductie is. Niet alleen het aantal geldt, maar ook rustmomenten spelen mee in hinderreductie. Waterbedeffecten zijn ook van belang. De één kan erop vooruitgaan, maar dat mag niet betekenen dat een ander erop achteruitgaat. Voor de Cluster Zuidwest zijn de volgende uitgangspunten voor hinderreductie van groot belang. Niemand mag erop achteruitgaan. Geen waterbedeffect en niet alleen het aantal gehinderden als maatstaf hanteren. Wanneer deze uitgangspunten worden toegepast dan is ook een tweede Kaagbaan voor Cluster Zuidwest niet bespreekbaar.

De heer Poelmans meldt dat de bewonersdelegatie zich boog over hinderbeperkende maatregelen, die er in het verleden zijn geweest, al dan niet succesvol. Ook is de inhoud van de plannen van Schiphol, in opdracht van de minister bijeengehaald. De bewonersdelegatie constateerde daarop dat er niet veel nieuws is bijgekomen, gezien de kern van de maatregelen die Schiphol heeft verzameld. Kennelijk is in het verleden goed gekeken naar wat mogelijk is. Naar de toekomst kijkend, hebben de bewoners een aanvullend pakket gemaakt, dat uitgaat van het principe waarbij wordt voorkomen dat hinderbeperking hinderverplaatsing is. In de notitie van het secretariaat wordt dat gesplitst in het aantal gehinderden, wat bepalend is voor de algemene ontwikkeling van Schiphol en een andere maatstaf, waarbij ook metingen een rol spelen, andere factoren als frequentieduur en tijdstip van de dag, die de omgevingskwaliteit bepalen en garanderen. Dat is het kernwoord van ORS 2.0: het

garanderen van omgevingskwaliteit. Vanuit die twee invalshoeken kan de bewonersdelegatie zich goed vinden in de notitie van het secretariaat. Dat mevrouw Van der Velden terecht zegt dat het Cluster niet staat te juichen bij alle voorstellen, dat begrijpt de heer Poelmans. Dat betekent dat men de voorstellen in ontwikkeling, in prioritering, in beoordeling en samenhang moet zien. De bewonersdelegatie heeft dat geprobeerd en wil de maatregelen die echt hinder beperken, aan de orde stellen in een overleg in ORS-verband. Hinderbeperkende maatregelen moeten afzonderlijk worden beoordeeld. Daarnaast moet worden gekeken naar de consequenties van het waterbedeffer. Als het in een omgeving beter wordt, mag dat niet ten koste gaan van een ander deel van de regio.

Omgevingskwaliteit garanderen als publieke waarde is de kern van de discussie. Vandaag kan niet iedere maatregel afzonderlijk worden beoordeeld. Dat moet in samenhang gebeuren en vanuit twee normenstelsels. Enerzijds het aantal gehinderden dat omlaag moet. Dat is niet gebeurd tussen 2008 en 2020. Dat aantal is gestegen, maar moet omlaag. Dan is de vraag: Wat is hinder? Wat is minder hinder? Hoe wordt dat gerelateerd aan de ontwikkeling van Schiphol? De bewonersdelegatie ziet het als een taak van de ORS. De bewonersdelegatie wil graag meewerken om als Regioforum gezamenlijk iets tot stand brengen en hoopt dat daarmee vandaag een start kan worden gemaakt.

De heer Nobel geeft aan dat Cluster Haarlemmermeer positief staat tegenover het participatietraject dat Schiphol en LVNL voor ogen hebben met het hinderreductieplan. Het lijkt hem goed dat vanuit Schiphol en LVNL gekeken wordt naar de punten die de bewoners hebben ingebracht. Wat Cluster Haarlemmermeer betreft hoeft ORS daarop geen gezamenlijke reactie te geven. Haarlemmermeer zal zelf nog in gesprek treden met Schiphol, LVNL en ook de ORS over hoe Haarlemmermeer aankijkt tegen het pakket van maatregelen, zoals dat nu voorligt.

De heer Kabout geeft als eerste indruk van de hinderreductievoorstellen dat deze voor Aalsmeer niet veel gaan opleveren en sluit zich aan bij de heer Baarse. Cluster Amstelland gaat daarover nog in gesprek, ook met de heer Benschop zelf. Qua proces sluit Cluster Amstelland zich graag aan bij wat de heer Nobel zei. Cluster Amstelland zal zelf een nadere reactie indienen.

Mevrouw Tiel is blij dat het plan er ligt en dat Schiphol haar verantwoordelijkheid neemt om met de verschillende partijen, op verschillende momenten over te gaan tot actie. Over de integrale benadering van de heer Poelmans valt veel te zeggen. Mevrouw Tiel ontraadt hem om de box van Pandora te openen, want dan zal mevrouw Tiel over woningbouw beginnen. Ze wenst de bewonersdelegatie sterkte en hoopt dat Schiphol het laaghangende fruit plukt en de moeilijke discussie op tafel legt.

De heer Spaanderman is sinds kort als bewonersdelegatie betrokken bij het Regioforum. Als wethouder heeft hij aan de andere kant van de tafel mogen zitten. Hij vindt het opvallend dat allerlei elementen van verschillende organisaties worden ingebracht. De heer Spaanderman geeft aan tijdens een uitgebreide commissievergadering van de Tweede Kamer duidelijk een ontwikkeling te zien dat men tot oplossingen wil komen voor de hinder. Bewonersvertegenwoordigers dragen een steentje bij. Men zal het nooit compleet eens zijn met elkaar, maar het belangrijkste is dat dit het momentum is waarbij alle partijen elkaar recht in de ogen kijken en zeggen: Hoe komen we vanuit de coronasituatie in een nieuwe situatie, met respect voor elkaar, op een hoger niveau, waarbij met elkaar de ruimte wordt geboden om tot hinderbeperking te komen?

De heer Akkerman kan zich goed vinden in de notitie. Hij roept eenieder op om gezamenlijk te streven naar zoveel mogelijk hindervermindering. Omgevingskwaliteit moet daarbij het uitgangspunt zijn.

Zeker nu we in coronatijd leven en het volume van Schiphol beperkt zal blijven, zal dat meegenomen moeten worden in het zoeken naar hindervermindingsmaatregelen. Maatregelen die kunnen worden genomen omdat het volume minder groot is, zouden nu moeten worden ingevoerd. Als de groei straks weer verder gaat, kan altijd nog worden beoordeeld hoe dat uitpakt. Schiphol gaf aan de voorstellen van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland en bewoners mee te nemen. De heer Akkerman is blij met die toezegging. Hij is benieuwd naar de tijdlijn en wanneer Schiphol hierop terugkomt Schiphol. De voorzitter van de BRS wordt verzocht een reactie te geven op het plan.

De heer Van Geel meldt dat de voorzitter van de BRS verhinderd is. Hij geeft het woord aan zijn vervanger.

Mevrouw Van der Klis licht toe dat vanuit Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) altijd wordt deelgenomen aan het Regioforum. De bestuurders vertellen geen verschillende verhalen. BRS is ook in gesprek over het hinderreductieplan. Onderling worden de gesprekken gevoerd. Die zijn nog niet afgerond en de gesprekken worden de komende tijd vervolgd. Te zijner tijd zal de BRS daarover één en ander melden. Uiteindelijk heeft ieder zijn eigen gesprek met zijn eigen achterban over zijn eigen situatie. Dat ligt ook voor op tafel bij BRS.

De heer Knop geeft aan dat minder hinder altijd het motto is geweest van dit gremium en ook van de CROS. Over de maatregelen zelf wordt nog in gesprek gegaan met Schiphol. Cluster Amsterdam heeft volgende week een gesprek met wethouder Everhardt van Amsterdam en bewonersgroepen om te bezien waar men elkaar kan vinden. Een van de grondslagen voor minder hinder is geweest het strikt geluidpreferent vliegen. Als boven 500.000 wordt uitgekomen, worden secundaire banen vaker ingezet. Daarvan zal Amsterdam veel last krijgen. Hoe relateert dit zich tot de gebruiksprognose? De heer Knop mist een optelling van wat het in totaal oplevert. Kijkend naar de toekomst is er bij Cluster Amsterdam op dit moment wat zorg.

De heer Brouwer onderschrijft wat de heer Baarse heeft gezegd. Voor de Zuidoosthoek zit er weinig in. Het is een zwaar getroffen gebied. De heer Brouwer wil echt extra aandacht voor deze leefomgeving vragen.

De heer Poelmans vervolgt met een pleidooi voor een samenhangende behandeling. Het kan beide. Individuele gesprekken en daarnaast wel of niet gezamenlijk, zolang wordt erkend dat er sprake is van een waterbed. Als wordt erkend dat hinderbeperking makkelijk hinderverplaatsing kan zijn, dan kan eenieder daaraan een strategie koppelen, die hem of haar het beste uitkomt. Dat is binnen grenzen toelaatbaar en acceptabel. Je mag voor je eigen baan opkomen. Dan is het niet eigen baan eerst, maar eigen baan laatst, in het geval van waterbed. Serieus genomen betekent het dat dit gezamenlijk moet worden gedaan. Er is geen enkele reden, na het niet doorgaan van een advies over de toekomst van Schiphol na 2020, om nu te zeggen dat de goede dingen van de ORS in ieder geval niet gekoesterd worden, namelijk proberen gezamenlijk, ook in de volgorde, in de beoordeling en in de consequenties, de maatregelen te behandelen. In een aantal gevallen kunnen de consequenties niet goed geduid worden, niet de voordelen op een bepaalde plek en de nadelen op een andere plek. Daar is een andere norm voor nodig dan de norm voor het aantal gehinderden. Daar moet serieus werk van gemaakt worden, als we willen gaan meten en vergelijken. Namens de bewoners wil de heer Poelmans gezamenlijk deze operatie in gaan, gezamenlijk ook met bestuurders, omdat het uiteindelijk een zaak

is van hoe lokale hinderontwikkeling zich manifesteert. De heer Poelmans pleit voor een gezamenlijke aanpak in het kader van het Regioforum, of de ORS, en zeker ook de ORS 2.0.

Volgens de heer Nobel is het niet verkeerd als de bewoners en ook de bestuurders hun eigen reactie geven. Ieder heeft immers zijn eigen rol in dit verhaal. De heer Nobel begrijpt niet waarom de heer Poelmans hierop zo actief stuurt. Hij kan prima, vanuit de bewoners, zijn eigen rol pakken. Dan doen de bestuurders dat ook.

De heer Poelmans wijst erop dat het over dezelfde omgeving gaat.

De heer Baarse concludeert dat Schiphol gewoon vol is op de huidige locatie. Alle hinderbeperking waarmee men zich bezighoudt is werk om de uitstaande rekening nog te voldoen. Dat moet allemaal nog gebeuren. Op een dergelijke procedure moet worden aangestuurd.

Mevrouw Van der Helm wil graag het volgende meegeven. Zij hoort vooral de naam Schiphol vallen, maar LVNL leverde ook een bijdrage aan het plan. Het is van belang om de monitoringsactiviteiten in ORS-verband mee te nemen in de evaluatie van de ORS. LVNL zal daar natuurlijk periodiek en transparant mee omgaan. Als wordt gevraagd om het evalueren van de (individuele) maatregelen, dan zal LVNL dat uiteraard doen. Op de website Minderhinder.nl van Schiphol en LVNL staat een aparte evaluatiefase per maatregel.

De heer Baarse constateert dat het nieuwe Normen- en handhavingstelsel niet doet wat het beloofd heeft. Het uitzichtloos accepteren van het nieuwe Normen- en handhavingstelsel in de huidige vorm moet ook een punt van discussie worden.

De heer Van Geel stelt het volgende vast: op de notitie, die het secretariaat maakte om dit gesprek in te kaderen en om een aantal activiteiten op te schrijven in relatie tot monitoring en vervolg wordt over het algemeen positief gereageerd. Niemand verwacht nu dat vandaag in het Regioforum tot inhoudelijke gezamenlijke advisering wordt gekomen over hinderreductie. Er is bereidheid om de komende tijd overleg te voeren over de voorstellen die zijn gedaan door bewoners, Natuur en Milieu en andere suggesties die er zijn en om daarop een ambtelijke voorbereiding los te laten. Dit om te kijken wat, los van de inhoud, werkbaar is, waar iets van gezamenlijkheid is en wat wordt gedeeld als het gaat over mogelijke oplossingen voor hinderreductie. Dat staat los van de formele reactie. Het is belangrijk om met elkaar te zoeken welke gemeenschappelijke elementen gevonden kunnen worden om tot hinderreductie en verbetering van de leefkwaliteit in dit gebied te komen. Dat is de kern van de inhoudelijke basis waarop ORS 2.0 kan functioneren. Op dit moment wordt inhoudelijk voorgesorteerd op de vragen die op regionaal niveau afgestemd zouden moeten worden.

Over het proces meldt de heer Van Geel het volgende: Hij heeft goed naar de nuances geluisterd. Hij ziet dat de twee sporen, zoals die ook in de notitie van het secretariaat staan, aan de orde zijn. Van zaken die geen waterbedeffect hebben en waar goede contacten mogelijk zijn tussen gemeenten en Schiphol ligt niemand, in negatieve zin, wakker. Het is gewoon goed dat het gebeurt en opgelost wordt. Aan de andere kant zijn er zaken die gemeenschappelijk raken en die consequenties hebben. Daarvan zou met elkaar besproken kunnen worden wat het programma is en welke werkzaamheden gezamenlijk worden afgestemd. De heer Van Geel stelt voor om direct na de zomer om tafel te gaan zitten om alle voorstellen nogmaals te wegen en te beoordelen in welke context die besproken kunnen worden, of niet. Het secretariaat wil het voortouw nemen. Dat gesprek kan behulpzaam zijn bij de verdere vormgeving van ORS 2.0. De heer Van Geel vraagt of de vergadering deze conclusie qua proces, want het is vooral een procesmatige benadering, kan delen.

De heer Van der Meer wil benadrukken, hetgeen mevrouw Van der Helm ook aangaf over het monitoren van de maatregelen, zoals dat nu beschreven staat in de notitie. Schiphol vindt het te vroeg om dit te concluderen en wil niet vooruitlopen op de evaluatie van de ORS, hoe ORS 2.0 eruit gaat zien en wat de taken en verantwoordelijkheden daarin zijn. Voor het gedeelte van de monitoring kan Schiphol zich niet vinden in de voorliggende oplegnotitie.

De heer Van Geel heeft zojuist aangegeven de notitie als bouwsteen te zien voor de uiteindelijke ORS 2.0. Schiphol geeft dat vast als winstwaarschuwing mee. Hij is benieuwd of de heer Van der Meer zich kan vinden in het procesvoorstel.

De heer Van der Meer stelt dat het evident is om met elkaar in gesprek te gaan. Dat zit met name in het gedeelte van de gesprekken die zijn opgestart met Berenschot om te komen tot een uitwerking van hoe de ORS 2.0 eruit zou moeten zien. Als daar een beeld is van hoe dat gaat functioneren en werken dan volgt daar automatisch ook uit hoe en op welke wijze men betrokken wordt. Wat Schiphol belangrijk vindt is dat het consulteren en betrekken van bewoners, bestuurders en de omgeving ook buiten het Regioforum, in bredere zin, mogelijk is.

De heer Nobel wil niet te veel vooruitlopen op ORS 2.0. Hij constateert dat de ORS. Zoals die nu is ingedeeld, niet functioneert. Daar wil hij het voor nu bij laten. Op dit moment wil hij niet te veel stappen vooruitzetten.

De heer Van Geel vraagt of de heer Nobel zich wel kan vinden in het procesvoorstel. Het gaat nu in eerste instantie om het voorstel om in een gesprek, op basis van de inhoud, elkaar te vinden in welke maatregelen uit het pakket hinderreductie relevant zijn om nader met elkaar te bespreken. Of dat verhaal ook wordt gebruikt om te kijken hoe ORS 2.0 in elkaar zou moeten steken, dat is een tweede orde. Is er bereidheid om met elkaar de gezamenlijke voorstellen te wegen en te beoordelen of die wel of niet tot een positieve advisering over hinderreductie kunnen leiden.

De heer Nobel heeft het idee dat er niet echt sprake is van een procesvoorstel, maar dat er nu gestuurd wordt op de richting die ORS 2.0 daarin zou gaan. Daar voelt de heer Nobel zich niet comfortabel bij.

De heer Van Geel vraagt waaruit de heer Nobel concludeert dat hij op de zaken vooruitloopt.

De heer Nobel wijst erop dat straks in een ander gremium wordt beland. Zoals eerder aangegeven zijn bestuurders best wel in staat om te reageren op een aantal zaken. Datzelfde geldt ook voor de bewoners.

De heer Van Geel heeft dat ook niet uitgesloten. Het is volstrekt duidelijk dat iedereen zelf gaat reageren op die zaken, waarvan men wenst dat daarop gereageerd wordt. Ook Schiphol wil zelf bepalen met wie wordt gesproken over de uitvoering van de hinderreductie. Er zijn wellicht ook elementen die gemeenschappelijk van belang zijn, in het kader van hinderreductie in deze regio. De vraag is of ambtelijk verkend kan worden welke gemeenschappelijke elementen dat zijn, naast het hinderreductieplan van Schiphol, die voortkomen uit suggesties van bewoners en anderen.

De heer Nobel vindt dat het goed is om het samen te bespreken, maar kijkend naar het wegen van elementen, dan doet hij dat liever vanuit de BRS.

De heer Bouma ondersteunt de heer Nobel daarin. Hij heeft het gevoel op een sneltrein geduwd te worden, terwijl de bestuurders hierover nog niet eens hebben gesproken. De bestuurders moeten eerst bespreken of zij uit de voeten kunnen met het voorstel.

De heer Van Geel vraagt of de vergadering bereid is om, op basis van een ambtelijk voortgezet gesprek, te kijken in welke hinderreductiemaatregelen, die Schiphol nu voorstelt, gemeenschappelijke elementen gevonden kunnen worden, die te maken hebben met hinderreductie.



De heer Bouma hoort wat de heer Van Geel zegt, maar gelijktijdig zijn er nog veel gemeenten waar Schiphol nog langs moet komen en waar de bestuurders nog niet over het pakket hinderreductie hebben gesproken. De heer Bouma vindt het erg prematuur. Hij kan de vraag meenemen, maar het antwoord blijft nog even open.

De heer Van Geel wil scherp krijgen dat we in ieder geval niet praten over ORS 2.0. Hij zou graag zien dat uiteindelijk in het werk, dat parallel loopt, met elkaar wordt gekeken of er een gezamenlijke agenda is. Nu gaat het concreet om de vraag die de heer Van Geel herhaalde malen gesteld heeft en waar geen woord Frans bij is, namelijk of er de bereidheid is om gezamenlijk te kijken of er gemeenschappelijke elementen in hinderreductie zijn en dat nog nergens in te verplichten. Ik constateer dat u dat nog in bestuurlijke zin samen wil opbrengen. Het gaat erom dat helder is wat ieders positie is op dat terrein.

De heer Baarse benadrukt dat men niet moet vergeten dat er nu gewoon een ORS is. Het is een wettelijk geregeld instituut. In de huidige situatie moeten de dingen worden gedaan, die gedaan moeten worden. Bewoners en Cluster Aalsmeerbaan blijven meedoen.

De heer Poelmans sluit zich daar bij aan.

De heer Kabout sluit zich aan bij wat de heren Bouma en Nobel zojuist hebben gezegd.

De heer Hendriks geeft als bewonersvertegenwoordiger aan dat gemeenten er ook belang bij hebben om met de bewonersvertegenwoordiging samen te werken in de ORS.

De heer Akkerman is verbaasd door de opstelling van de bestuurders. Natuur- en Milieufederatie heeft in de afgelopen periode sessies gehouden in gemeenten met raadsleden en bewonersorganisaties. Voor een deel waren die niet op de hoogte van wat er allemaal gebeurt in de ORS met betrekking tot hindervermindering. De heer Akkerman kan zich niet voorstellen dat bestuurders niet ook samen met bewoners willen overleggen over de beste maatregelen. Hij snapt dat er sprake is van een hybride overgangssituatie en dat niet duidelijk is waar het naar toe gaat. De heer Akkerman zou de wethouders willen vragen, als zij aan tafel worden gevraagd voor een inhoudelijk gesprek over hinderbeperkende maatregelen, om dat in gezamenlijkheid te doen. Natuur- en Milieufederatie zal zorgen dat raadsleden en inwoners goed geïnformeerd zijn over wat de bestuurders hier aan het doen zijn en zal erop toezien dat met alle bewoners en de omgeving een integrale afweging wordt gemaakt.

De heer Spaanderman laat een motie zien die op 18 juni is aangenomen door de gemeenteraad van Uitgeest. Daarin wordt duidelijk gesproken over echte burgerparticipatie, de eisen van Rijksoverheid en Schiphol en over een aantal hindervoorstellen. In Uitgeest wil de gemeenteraad actief gezamenlijk, ook samen met de ORS tot oplossingen te komen. Bewoners zijn daarvan een essentieel onderdeel.

De heer Van Geel constateert dat de notitie van het secretariaat over het algemeen wordt beschouwd als een belangrijk hulpmiddel om de discussie over hinderbeperking te volgen. Van de zijde van Schiphol is expliciet gezegd dat ten aanzien van de monitoring een voorbehoud gemaakt wordt. Diverse partners, dat geldt voor Schiphol, gemeenten en VNO-NCW, maken kenbaar dat men zelfstandig reageert op stukken naar buiten toe, als hun positie dat vraagt. Het gaat niet alleen over markering van posities, maar ook over overleg over hinderbeperking. Naast de 'formelere' kaders of afspraken wordt ruimte gevraagd voor bilateraal contact tussen de betrokkenen (gemeenten, sector). Dat contact zal blijven spelen in de verdere uitwerking van de samenwerking. Op de vraag of, op basis

van inhoud, gekeken kan worden of de aanvullende maatregelen, zoals voorgesteld in de secretariaatsnotitie en ingebracht door bewonersorganisaties en Natuur- en Milieufederatie, betrokken kunnen worden in een ambtelijke consultatie om te weten of er gemeenschappelijke elementen zijn die draagvlak hebben, zeggen de vertegenwoordigers van de BRS dat zij eerst bestuurlijk willen overleggen of zij op die wijze willen meewerken. De heer Van Geel vraagt of de vergadering zich kan vinden in deze conclusies.

De heer Van der Meer constateert dat niet iedereen hetzelfde beeld heeft van de wijze waarop de monitoring moet plaatsvinden. Voordat op de inhoud wordt ingegaan, moet eerst afspraken worden gemaakt over hoe het proces gaat lopen. Schiphol wil iedereen betrekken, dus ook het Regioforum, maar Schiphol wil ook in bredere zin andere platformen gebruiken en de individuele gesprekken met bewoners en bestuurders kunnen voeren. Over de wijze van monitoring is nog geen eensgezindheid. De heer Van der Meer stelt voor om eerst in een werkgroep met elkaar het proces te bespreken en hoe dit eruit zou moeten zien, waarbij het Regioforum voor Schiphol echt een onderdeel is van de gehele consultatie. Het proces zelf is breder dan dat.

De heer Van Geel concludeert dat dit een nadere duiding is van zijn eerste punt. Dat is logisch. Het maakt onderdeel uit van een ander traject, het traject van Berenschot en ORS 2.0. Het voorstel richt zich nu op de hinderbeperkende maatregelen en kijken of er een inhoudelijke grondslag is om samen te werken. De heer Van Geel stelt vast dat dit op hoofdlijnen de conclusies zijn van het gesprek nu, uiteraard met behoud van alle opmerkingen die zijn gemaakt.

De heer Baarse neemt aan dat het alternatieve hinderbeperkingsplan van bewonerscluster Aalsmeerbaan (KCCA) wordt nagezonden.

De heer Van Geel heeft geconstateerd dat het verzoek betrokken kan worden bij het voorbereidende overleg, waarvoor het secretariaat het initiatief zal nemen.

## **6. Nieuwe voorstellen hinderbeperking 2020**

### *a. Oplegnotitie nieuwe voorstellen hinderbeperking 2020\**

#### *Bijlagen:*

1. Leo Baarse – Gebruik 4<sup>e</sup> baan \*
2. Cluster Groene Hart SPL – Beperking afwijkende startroutes \*
3. Cluster Groene Hart SPL – NADP Beschouwing\*
4. OD IJmond – Aanvliegen over zee\*
5. OD IJmond – Herstellen Artip 2c \*
6. OD IJmond – Stop nachtvluchten \*

De heer Poelmans komt met een procedurevoorstel om alle voorstellen bij elkaar te nemen, om deze door de te vormen werkgroep te laten beoordelen, gezien de overlapping en samenhang met andere plannen.

De heer Van Geel geeft aan dat het aan de indieners is om hierop te reageren.

De heer Baarse verwijst naar zijn voorstel om het vierde baangebruik alleen voor landingen te gebruiken. Hij stelt voor om daarvoor een werkgroep op te richten.



De heer Van den Heuvel kan leven met het voorstel om een QuickScan te doen. Hij heeft begrip voor het voorstel van de bewonersdelegatie, maar het wordt wel een werkgroep met een heel diverse opdracht. Het zal veel vergen van het secretariaat om dat te organiseren.

De heer Dinjens zou, op pragmatische basis, dat wat overlapt overlappend behandelen en dat wat niet overlapt niet overlappend behandelen.

De heer Weggeman licht toe dat het secretariaat de zes voorstellen heeft gebundeld. Ze zijn naast het protocol gelegd. Een ander kader is de ruimte die er financieel en in de praktijk is om voorstellen af te wegen. Elk jaar is er ruimte voor twee tot drie voorstellen. Tegen die achtergrond zijn zes voorstellen gewogen en is een preadvies gegeven en opgenomen in de oplegnotitie, op basis van het afwegingskader. Het voorstel is om in ieder geval het voorstel van Cluster Groene Hart op te pakken en voor een deel ook het voorstel over de startprocedure. Waar het moeilijk is om op basis van bestaande kaders een preadvies te geven, is het voorstel om aanvliegers over zee, in plaats van over het duingebied van Cluster Haarlem IJmond Alkmaar, aan de vergadering over te laten.

De heer Van Geel stelt voor de twee voorstellen, waarover positief wordt geadviseerd, aan te nemen. De andere voorstellen komen, vanwege de gedeeltelijke overlap, op de lijst van wat in de werkgroep wordt besproken.

De heer Baarse doet een suggestie om zijn voorstel van vorig jaar daarbij op te nemen.

De heer Poelmans merkt op dat er veel voorstellen liggen. Dit is het moment dat door het secretariaat wordt geïnventariseerd wat er vanuit het verleden ligt en relevant is voor de toekomst. Het is goed om alle maatregelen die er liggen bij elkaar te pakken, te beoordelen welk karakter ze hebben en de verwachting niet te hoog te spannen, omdat het lang kan duren voordat die maatregelen effectief kunnen zijn, als ze al uitvoerbaar zijn. Schiphol geeft terecht aan dat het een voortschrijdend plan is, waaraan nog jaren zal worden gewerkt. In die zin moet worden gekeken naar hoe het totale pakket uitpakt. Voorstellen die er liggen en die uitvoerbaar zijn, zouden op consequenties en in samenhang moeten worden beoordeeld. Vervolgens moet worden bekeken in welke volgorde een en ander wordt uitgevoerd. Dat is een wens van de bewonersvertegenwoordiging.

De heer Van Geel geeft aan dat dit een richtinggevend kader is, dat kan worden toegepast bij besprekingen. Het is van belang om er samen met verstand en wijsheid naar te kijken.

## **7. Luchtvaartnota**

De heer Van Geel verwelkomt mevrouw Petrouschka Werther voor het verzorgen van een presentatie.

*Presentatie door het Ministerie van I&W*

De heer Van Geel vraagt of er vragen zijn naar aanleiding van de presentatie.

De heer Poelmans vraagt of bewoners belanghebbend zijn bij de netwerkkwaliteit en de verbindingen.

De heer Spaanderman vindt het opvallend dat continu wordt uitgegaan van groei. Krimp wordt niet besproken. De minister zei dat groei moet worden verdiend. Hoe kan groei verdiend worden als de hinder nog niet is opgelost? Waarom wordt het krimpscenario niet meegenomen?

Mevrouw Werther antwoordt dat het vooral gaat om bewoners in de vorm van reizigers. Wat is de vraag van Nederland als het gaat om het gebruik van het netwerk. Dan gaat het over de belangen van de reiziger, vracht, zakelijke reiziger en vakantie reiziger. Daar gaat het om bij de uitwerking van de netwerk kwaliteit. Bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota is een Plan-MER gedaan. In dit Plan-MER zijn vier hoekpunten van het speelveld verkend. Eén van de hoekpunten is een scenario, dat men een krimpscenario zou kunnen noemen. De resultante daarvan is dat ongeveer 225.000 vluchten op Schiphol zouden plaatsvinden. Dat is een vermindering ten opzichte van de huidige vergunning. De minister heeft duidelijk gezegd dat de verbeteringen van de kwaliteit van de leefomgeving echt een voorwaarde zijn voor groei. Er wordt niet uitgegaan van groei. Er wordt uitgegaan van dat de sector zal investeren in innovaties, die het mogelijk maken om vervolgens meer ruimte te hebben voor extra vluchten. Dat moet natuurlijk aan de voorkant worden aangetoond, voordat daarover afspraken worden gemaakt.

De heer Poelmans vraagt wie de normen vaststelt? Kunnen bewoners, die last hebben van Schiphol, daarover 'beslissen'? Dat laatste is wat moeilijk. De politiek beslist, maar er is ook een participatieve democratie. Daar geldt als uitgangspunt dat er een recht is op participatie. Het recht om een mening te geven als belanghebbende bij de omvang van de luchtvaartsector, de groei van Schiphol. Als het gaat om hinderbeperking dan is krimp de beste vorm. Het adviseren en betrokken zijn bij het vaststellen van de normen is heel belangrijk voor de toekomst. Wordt de omgeving van Schiphol daarbij betrokken?

De heer Van Geel stelt dat dit nu precies de discussie is over governance en de relatie naar Commissie Cohen en wat ORS gaat doen.

Mevrouw Werther legt uit dat in de voorbereiding van het nieuwe beleid belanghebbenden zeker zullen worden betrokken. Die belanghebbenden zitten ook aan tafel bij de ORS. Het ministerie vraagt het ze niet als lid van de ORS, maar het gaat om nationaal beleid als belanghebbenden bij het nationaal beleid. Net als nu bij de Luchtvaartnota vragen wij eenieder, ook bewonersvertegenwoordigers en ieder individu om zienswijzen in te dienen.

De heer Van Geel bedankt mevrouw Werther voor haar toelichting op de Luchtvaartnota. De ORS zal het proces met belangstelling volgen en is nieuwsgierig hoe dat straks in de politieke context wordt doorlopen.

## **8. Luchtverkeersbesluiten**

De heer Van Berghenengouwen verzorgt een presentatie.

*Presentatie door het Ministerie van I&W*

De heer Van Geel bedankt de heer Van Berghenengouwen. De presentatie toont een heel duidelijk onderscheid tussen LVB1 en LVB2 en de moeilijke context waarin op dit moment de afrondingen van deze toezeggingen plaats moeten vinden. Het Regioforum wordt in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen.

De heer Döpp vraagt hoe LVB2 kan worden gestart, indien het resultaat van LVB 1 niet bekend is. LVB1 zou kunnen leiden tot bijvoorbeeld een beperking van 400.000 vluchten.

De heer Poelmans sluit zich aan bij de vraag van de heer Döpp.

De heer Brouwer merkt op dat het wel betekent dat als LVB er nu komt de bewoners nog steeds niets in handen hebben om te handhaven. Een zorgelijke situatie.

De heer Dinjens verwijst naar de langlopende discussie over de nachtvluchtroute. Hij geeft de suggestie mee om de nachtvluchten, nu het aantal in coronatijd heel laag is, in het LVB te verankeren. Hij stelt voor om het aantal terug te brengen naar 29.000. Dan is een langlopend geschilpunt in één keer opgelost.

De heer Poelmans geeft aan dat bewoners de suggestie graag ondersteunen.

De heer Van Berghenengouwen meldt het volgende over de volgtijdelijkheid van LVB1 en LVB2. Hij waagt zich niet aan een gesprek over de vraag wat nu precies in LVB1 wel of niet moet worden geregeld en of er minder dan 500.000 vliegbewegingen zouden moeten zijn. Er wordt gewerkt binnen de kaders, zoals die op 5 juli 2019 zijn vastgesteld. Vervolgens zal een gesprek moeten plaatsvinden over de verdere ontwikkeling van Schiphol naar dat aantal. De suggestie over het aantal nachtvluchten kwam gister in het debat uitvoering aan de orde. De afspraken die hierover in het LVB1 worden gemaakt en de zaken die daarin worden vastgelegd zijn uitvoerig besproken. Daarover zijn ook politieke besluiten genomen. Ten aanzien van nachtvluchten heeft de minister toegezegd op relatief korte termijn de Kamer te zullen informeren over alle haken en ogen aan het vraagstuk nachtvluchten, over de internationale vergelijkbaarheid en de economische effecten die verbonden zijn aan het hebben van een luchthaven waarop een groot aantal nachtvluchten wordt afgewikkeld. De komende weken wordt daarmee aan de slag gegaan en wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

De heer Baarse heeft een vraag over het nieuwe Normen- en handhavingstelsel. Voortschrijdend inzicht laat zien dat het niet functioneert zoals bedoeld. Dit wordt bewezen door overschrijdingen in handhavingpunten van de vigerende wet. Kan verwacht worden dat het ministerie het nieuwe Normen- en handhavingstelsel gaat finetunen? De heer Baarse zou graag meer voortgang zien in het project 'Meten en berekenen vliegtuigherrie'.

De heer Poelmans merkt op dat als het gaat over afspraken uit het verleden, dat in LVB1 '29.000 nachtvluchten' moet staan. Daarover kan niet worden getwijfeld. De minister heeft gezegd, in het kader van Staatssteun aan de luchtvaartsector, dat vermindering van nachtvluchten of hinderbeperking ook een voorwaarde is, naast andere financiële eisen die gesteld zouden kunnen worden. Het is dan ook onbestaanbaar dat het moment verstrijkt om het aantal nachtvluchten naar beneden te brengen. Dat zou tegen alle afspraken en verwachtingen in gaan.

De heer Dinjens wijst op het onderscheid tussen een hinderreductie van nachtsluiting, wat een verdere ontwikkeling is en de bestaande afspraak, namelijk 29K. Operationeel gezien was het altijd lastig om naar 29K te gaan. Dat bezwaar bestaat nu niet, gegeven de coronatijd. Het biedt een kans om op een redelijke pijnloze manier uit dit langslappende dilemma te komen.

De heer Van Berghenengouwen herkent wat de heer Poelmans zegt. Bij de bekendmaking dat gesprekken worden gestart over staatssteun aan KLM is toegezegd dat er ook aandacht zal worden gevraagd voor hinderbeperking. Die gesprekken zijn nog niet afgerond.

De vraag over meten en rekenen zal de heer Van Bergenhengouwen aan zijn collega's voorleggen. Hij zal met het secretariaat bespreken op welk moment informatie over de voortgang van het programma kan worden gegeven.

Inzake NHNS wordt verwezen naar de kaders, zoals die vorig jaar zijn vastgelegd. Op enig moment komt het ministerie terug met een ontwerpbesluit.

De heer Van Geel bedankt de heer Van Bergenhengouwen nogmaals voor zijn toelichting.

## **9. Rondvraag**

De heer Nobel heeft nog opmerking aangaande de nachtvluchten. Het is goed dat daarover met KLM wordt gesproken. Wordt ook met andere airlines gesproken?

De heer Van Geel veronderstelt dat die vraag zal worden meegenomen.

De heer Van Geel hoopt dat de volgende bijeenkomsten weer in fysieke zin kunnen plaatsvinden, zodat de interactie verder kan worden versterkt om het gezamenlijk doel te bereiken. Hij bedankt iedereen voor alle inbreng en sluit de vergadering.

### **Actie- en besluitenlijst**

- LVNL zet op papier uiteen of in coronatijd meer hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn in vliegschema's en routes en zo ja welke.
- VNO-NCW (mevrouw Tiel) zal twee rapporten van de SER beschikbaar stellen, waarin de impact van de coronacrisis duidelijk wordt en waarin een duidelijke link wordt gelegd naar de randvoorwaarden van connectiviteit voor een aantal sterke economische sectoren.
- Conceptadvies ORS op Luchtvaartnota agenderen ter bespreking in Regioforum ORS van oktober 2020.
- Het secretariaat organiseert na het zomerreces een voorbereidend overleg over een eventuele ambtelijk verkenning van welke gemeenschappelijke elementen er zijn, naast het Hinderreductieplan van Schiphol, die voortkomen uit suggesties van bewoners en anderen belanghebbenden, als het gaat over mogelijke oplossingen voor hinderreductie.
- Uitvoeren Quicksan voorstellen Hinderbeperving 2020 door een te vormen werkgroep.
- Beantwoorden rondvraag van de heer Nobel over nachtvluchten en of daarover ook met andere airlines dan alleen KLM wordt gesproken.