

Verslag Regioforum – 11 december 2020

Aanwezig:

Dhr. P. van Geel
 Dhr. J. Weggeman
 Mw. N. Bruinenga
 Dhr. P. Gerbrands
 Mw. L. Kieviet
 Mw. I. Lensink

Voorzitter
 Secretaris
 Secretariaat ORS
 Secretariaat ORS
 Secretariaat ORS
 Secretariaat ORS

Dhr. M. Bovy (vervangt W. de Zoete)
 Mw. E. van der Klis (vervangt J. Olthof)
 Dhr. P. Bakker (vervangt R. van Muilekom)

Provincie Zuid-Holland
 Provincie Noord-Holland
 Provincie Utrecht

Dhr. H. Bouma
 Dhr. W. Breunesse
 Dhr. S. Dinjens
 Dhr. J.L. van den Heuvel
 Dhr. B. Kabout
 Dhr. W. Knop (vervangt V. Everhardt)
 Dhr. J. Nobel
 Mw. M. van der Velde-Menting

Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
 Bestuurlijk cluster Zaanstreek-Waterland
 Bestuurlijk cluster IJmond-Alkmaar
 Bestuurlijk cluster Groene Hart
 Bestuurlijk cluster Amstelland -Meerlanden
 Bestuurlijk cluster Amsterdam
 Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
 Bestuurlijk cluster Zuidwest

Dhr. S. Akkerman
 Dhr. J. van Bergenhenegouwen
 Mw. M. van der Helm
 Dhr. C. Vlasblom (vervangt H. Kooiman)
 Dhr. M. van der Meer
 Mw. P. Tiel

Milieufederatie Noord-Holland
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 LVNL
 KLM
 Schiphol Group
 VNO-NCW West

Dhr. L. Baarse
 Dhr. M. Döpp
 Dhr. E. Haverkort
 Dhr. A. Hendriks
 Dhr. W. Looman
 Dhr. M. Poelmans
 Dhr. R. van der Pol
 Dhr. W. Spaanderman
 Mw. M.C.B. Visser

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

Dhr. Otto
 Mw. I.L. Vos

Video Centrum Nederland
 Het Notuleercentrum

Afwezig:

Dhr. R.H. Berkhout
 Dhr. H. Bouma (vervangen door B. Kabout)
 Dhr. G. Elkhuisen
 Dhr. V. Everhardt (vervangen door W. Knop)
 Dhr. J. Hasperhoven
 Dhr. G.J. Hendriks
 Dhr. P. Hesp
 Mw. W. de Zoete

Bestuurlijk cluster Zuid-Kennemerland
 Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
 Bestuurlijk cluster Groene Hart
 Bestuurlijk cluster Amsterdam
 BARIN
 Bestuurlijk cluster Gooi en Almere
 Buitenveldertbaan buitengebied
 Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland

1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze virtuele bijeenkomst van het Regioforum. De ambtelijke ondersteuning kan deze vergadering volgen via een live verbinding.

Er zijn geen aanvullende mededelingen.

De verlenging zittingstermijn leden wordt akkoord bevonden.

De kwartaalrapportage ORS Q3 2020 en de kwartaalrapportage Schiphol Q4 gebruiksjaar 2020 worden voor kennisgeving aangenomen.

De heer Van Geel meldt dat Schiphol de conceptplanning baanonderhoud gebruiksjaar 2021 heeft opgesteld. In november 2020 is een informatiesessie gehouden. Een conceptregeling voor groot onderhoud van de zijde van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat volgt.

De heer Van Berghenhenegouwen geeft aan dat de afgelopen weken, in diverse gremia, over dit onderwerp is gesproken. Met behulp van het secretariaat van de ORS is op vrijdag 18 december 2020 een bijeenkomst gepland om te praten over de regeling, die het ministerie moet vaststellen voor het verlenen van ontheffingen voor baanonderhoud. De leden van het Regioforum worden bij dezen nogmaals uitgenodigd om op 18 december het gesprek met het ministerie, maar ook met LVNL en Schiphol te voeren. De afwegingen die ten grondslag liggen aan de regeling kunnen dan met elkaar worden gedeeld voordat tot vaststelling van de regeling wordt overgegaan.

De heer Döpp mist de overwegingen met betrekking tot overlast. In het plan komen de overwegingen van LVNL en Schiphol terug. De heer Döpp mist nog veel informatie, met name over het ontzien van de omgeving.

De heer Nobel verzoekt Schiphol om de effecten in de nacht toe te lichten. Hij vraagt waarom ervoor is gekozen om negen weken achter elkaar onderhoud te plegen, terwijl duidelijk is dat er veel verstoring van nachtrust zal zijn.

De heer Van der Meer geeft aan dat de ontheffing die wordt aangevraagd voornamelijk gaat over het gebruik van het baanstelsel in de nacht. Dat wordt onderdeel van het gesprek op vrijdag 18 december 2020. In de sessie van 12 november jl. is toegelicht dat het onderhoud onderdeel uitmaakt van de baan- en onderhoudsstrategie. Het verdient de voorkeur om juist voor één keer een baan voor een langere periode in gebruik te nemen, zodat daar voor lange tijd niet meer op teruggekomen hoeft te worden. De intentie is om ervoor te zorgen dat de verstoring voor de omgeving, maar ook voor de operatie, zo laag mogelijk is.

Er zijn geen vragen of opmerkingen aangaande het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) wijziging in verband met de verdubbeling rijbaan Quebec.

Aangaande de keuzes LVNL-operatie bij beperkt verkeer, geeft de heer Van Geel aan dat LVNL een aanvullende notitie heeft opgesteld.

De heer Spaanderman heeft moeite met deze notitie. In coronatijd kiest LVNL voor veiligheid, efficiency en milieu. Wat de heer Spaanderman mist in de memo is de hinder. Op basis van efficiency en milieu wordt binnendoor gevlogen met name over Noord-Kennemerland, terwijl dat geen voorspelbaar gedrag is. Er gaat meer over bewoond gebied gevlogen worden. De intentie waarom

leden hier met elkaar aan tafel zitten is om hinder te beperken. Bij de afwegingen van LVNL wordt aan hinder onvoldoende aandacht besteed.

De heer Poelmans geeft aan dat ook gekeken kan worden of hinder beperkt kan worden door hoger aan te vliegen. De memo zegt enerzijds dat hoger aanvliegen niet kan en dus ook niet zal plaatsvinden. Anderzijds wordt gesteld dat bij landingen getracht wordt om hoger aan te vliegen. Gegevens van het cluster Kaagbaan, op basis van metingen van Geluidsnet, tonen aan dat hoger aangevlogen kan worden. Dit gebeurt echter niet. De vraag is dan waarom. Dikwijls was het argument dat de capaciteit het hoger aanvliegen niet toelaat. Nu is minder capaciteit nodig en is er minder verkeer. De heer Poelmans is benieuwd waarom die mogelijkheid niet wordt benut voor echte hinderbeperking.

Namens Provincie Zuid-Holland roept de heer Bovy op om zo hoog mogelijk aan te vliegen. Uit de analyse van LVNL blijkt dat in ieder geval een deel van de vliegtuigen zo hoog mogelijk aanvliegt. Het verzoek is om alle toestellen die in een meer of minder rechte lijn op de Kaagbaan aanvliegen, zoveel mogelijk in een continue glijvlucht te laten landen.

De heer Nobel vraagt het Rijk wetgeving mogelijk te maken waarmee op leefbaarheid, als criterium, kan worden gestuurd.

De heer Akkerman zegt dat uit berekeningen van inwoners van Cluster Kaagbaan blijkt dat, ten opzichte van 2019, in 2020 relatief vaker lager wordt gevlogen. Dat is in tegenspraak met de analyse van LVNL in de notitie. De heer Akkerman vraagt of LVNL bereid is om te bekijken welke routes de minste overlast opleveren en om die routes te gaan vliegen. De heer Akkerman richt zich vervolgens tot KLM en andere luchtvaartmaatschappijen. Piloten hebben veel vrijheid in het aanvliegen. In die vrijheid kunnen piloten kiezen om hoger aan te vliegen en om routes, die veel overlast veroorzaken, te vermijden. Wellicht kan de KLM een duidelijke instructie aan piloten geven om overlast zoveel mogelijk te voorkomen, zeker nu er de ruimte is om met meer variatie aan te vliegen.

Mevrouw Van der Velde-Menting bedankt LVNL voor de toelichting. De ervaringen in de praktijk komen niet overeen met de analyse van LVNL. De grafieken eindigen op grote afstand, circa 70 kilometer, van de luchthaven. De praktijk wijst uit dat tussen 70 kilometer en het feitelijk landen de vliegtuigen toch op 600 meter hoogte overkomen. Dat is tegen de afspraak. De vraag van mevrouw Van der Velde is of bij het landen de woonkernen meer kunnen worden ontzien en of de korte indraai bij Leimuideren kan worden vermeden.

Mevrouw Van der Helm geeft aan dat LVNL de notitie heeft opgesteld naar aanleiding van vragen die in de vorige vergadering zijn gesteld. De notitie is gebaseerd op de feitelijke analyse van beschikbare data. Doordat er minder verkeer is, kan meer volgens het primair baangebruik worden gedaan. Er kan korter worden gevlogen. Er is minder lang hinder en minder uitstoot. Het verkeer vliegt wel op andere plekken. Dat wordt gemerkt. Voor landend verkeer geldt dat verkeersleiders via koers-, hoogte- en snelheidsinstructies het vliegtuig naar de baan laten vliegen. Dat past binnen de procedures zoals LVNL die heeft te volgen. Binnen het Programma Luchtruimherziening wordt gewerkt aan het concept van vaste naderingsroutes, waarbij LVNL dat naar de toekomst toe kan faciliteren. Hierover zijn veel vragen. LVNL heeft daarom besloten om deze informatie en feiten op haar website te publiceren.

De heer Spaanderman mist in het antwoord van LVNL hoe de hinder wordt beperkt. Er wordt niet voor gekozen om hinder bovenaan te zetten. Efficiency staat voorop. De heer Spaanderman roept op om dat om te draaien en hinderbeperking voorop te stellen. Gestimuleerd moet worden dat over minder dicht bewoond gebied wordt gevlogen. De heer Spaanderman vindt dat wel essentieel. Als LVNL hinder opzijzet in de discussie die nu wordt gevoerd, dan komt het proces niet verder.

De heer Poelmans spreekt van een paradox. Er is nu minder verkeer. Er zou dan meer aan hinderbeperking kunnen worden gedaan. Voor de toekomst is hoger aanvliegen een van de wensen van met name de primaire banen. LVNL geeft aan dat wordt gewerkt met vaste naderingsroutes. Dat geeft weer de mogelijkheid om het aantal vliegtuigen en de piekcapaciteit op te hogen, zodat per saldo de beoogde hinderbeperking omslaat in hindervergroting doordat het aantal toeneemt. Als het op dit moment, met een beperkte capaciteit, niet mogelijk is om hoger aan te vliegen, dan gebeurt het straks helemaal niet. Er moet serieus worden gekeken naar hinderbeperkende plannen die hiervan uitgaan.

De heer Vlasblom geeft antwoord vanuit het perspectief van luchtvaartmaatschappijen, in algemene zin. Het is belangrijk dat gedurende daal- en stijgprofielen aan duurzaamheidseisen voldaan wordt. De vlieger volgt de instructies van de verkeersleiding op. Dat is een belangrijk uitgangspunt en een veiligheidsitem. De veronderstelling dat piloten veel vrijheid hebben, herkent de heer Vlasblom niet. Belangrijk is dat veilig en efficiënt gebruik wordt gemaakt van het luchtruim door de verschillende operators.

De heer Van Geel constateert dat uit de aanvullende notitie ten aanzien van de keuzes die gemaakt zijn bij beperkt verkeer een aantal vragen voortkomt die principiële en algemeen van aard zijn. Andere punten die naar voren zijn gebracht, hebben te maken met praktisch toegepaste afwegingen. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar afwijkingen van startroutes. De leden hebben zitting in de werkgroep die dit onderzoek begeleidt. De heer Van Geel stelt voor om aan dat verdiepende onderzoek een verkenning toe te voegen over de afweging tussen efficiency en CO₂-uitstoot enerzijds en de hinderbeperkende maatregelen anderzijds. De discussie over afwegingen op locaties kan op die manier concreter worden gemaakt en met elkaar verder worden opgepakt. De heer Van Geel vraagt de leden of zij kunnen instemmen met dit procesvoorstel.

De heer Spaanderman spreekt van een goed voorstel. Hij brengt de suggestie van de heer Nobel naar voren, om hinder ook wettelijk te integreren binnen de luchtverkeersleiding.

De heer Van Geel zegt dat dit punten van algemene aard zijn, die kunnen nu niet specifiek aan de orde komen. Die algemene principes kunnen een plek krijgen bij die onderwerpen waar straks over gesproken zal worden, naar aanleiding van het eindadvies. De heer Van Geel constateert dat de vergadering instemt met de procesafspraken. Hij bedankt LVNL en in het bijzonder mevrouw Van der Helm voor de notitie.

2. Eindadvies evaluatie

De heer Van Geel heeft advies uitgebracht aan minister Van Nieuwenhuizen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De vergadering heeft inmiddels kennis kunnen nemen van het eindadvies. De heer Van Geel vertelt wat de overwegingen zijn geweest om tot dit voorstel te komen. Hierin is gekeken naar ieders belang en de verschillende posities van personen, instanties en instellingen. In zo'n verkenning en advies is het ook van belang om te zoeken naar een oplossing rekening houdend met die verschillende posities en belangen. Na het tussenadvies, zoals dat in december 2019 is uitgebracht, heeft de heer Van Geel twee aspecten waargenomen die moeilijk te combineren zijn, maar die wel gecombineerd moesten worden. Doorgaan op dezelfde weg leidt tot verdere polarisatie en draagt niet bij aan een oplossing voor met name het leefbaarheidsvraagstuk. Enerzijds kan het zo niet doorgaan, maar partijen moeten wel met elkaar verder. De heer Van Geel trachtte, op basis van posities die de verschillende partners innemen, een voorstel te doen dat daaraan in hoge mate tegemoetkomt, maar dat ook uitdagingen heeft. De heer Van Geel heeft duidelijk begrepen van gemeenten en provincies dat ze zich ontheemd voelen als het gaat over de beleidsontwikkeling en de activering van de beleidsuitvoering rondom Schiphol. Dat is

kenbaar gemaakt in gesprekken, de heer Van Geel heeft het uit de media vernomen rondom de cumulatie van hinder, maar ook teruggevonden in de reactie op de Luchtvaartnota. Tevens heeft hij waargenomen dat gemeenten en provincies niet altijd gelukkig zijn met de wat onduidelijke positie die zij hebben vanuit de representatieve democratie en de rol van volksvertegenwoordigers (raden en Staten) ten opzichte van andere groeperingen in de ORS. Dit kan worden verholpen door er een interbestuurlijke samenwerking van te maken, samen met het Rijk, provincies en gemeenten, door hen een eigen positie te geven in het onderwerp en door hen uit de adviesstructuur als zodanig te halen. Als het gaat om normstelling, dan is het Rijk aan zet. Dat is verwoord in de bijlage van het advies door een aantal bestuurskundigen, die de heer Van Geel heeft geconsulteerd. Er ligt al wet- en regelgeving, maar daarover is in het advies scherp gearticuleerd. Op sommige onderwerpen, zoals de basisleefkwaliteit en de participatiekwaliteit is het advies om daar een tandje bij te zetten en om daar ook normering voor te hebben.

Uit de gesprekken met bewoners haalde de heer Van Geel het volgende op. De manier van werken van enkele jaren geleden en de invloed die bewoners hadden, dat vindt men nog steeds een goede structuur. Er zijn andere redenen waarom het niet gefunctioneerd heeft. Hij luisterde naar wat leeft onder bewoners en heeft dat in het advies ondergebracht. Enkele inhoudelijke punten die steeds naar voren werden gebracht, zoals de basisleefkwaliteit, de rechtsbescherming van burgers, het verankeren van participatieafspraken en het regelen van de informatiefunctie zijn van wezenlijk belang, los van elke governance-structuur. Hoewel het advies daarover niet gaat, zijn die belangen ook op een prominente manier in dit advies verwerkt om de positie van bewoners te markeren. Aan een raad, die geconsulteerd wordt, waar de dialoog plaatsvindt en die zelfstandig advies uitbrengt, moet maatschappelijk gewicht worden toegekend. Dat kan door deelname van deskundigen en maatschappelijke organisaties. De raad krijgt dan door zijn samenstelling voldoende gewicht zodat, los van alle formele en juridische procedures, de samenleving en de politiek daar niet omheen kunnen. Een ander thema dat de heer Van Geel vaak terug hoorde in de gesprekken met bewoners is, dat gemaakte afspraken gemonitord en geborgd worden. In het verleden waren hierover irritaties. Dat aspect is opgenomen in het advies.

Ook binnen de sector heeft ieder zijn eigen rol. Die rol is wettelijk bepaald. LVNL heeft een duidelijke taakomschrijving en valt uiteindelijk onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister. Dat betreft andere rollen dan die van bijvoorbeeld de KLM, wat deels een staatsdeelneming is, en Schiphol. Het is belangrijk dat helderheid komt over de verantwoordelijkheden die er liggen.

De heer Van Geel ziet een individuele verantwoordelijkheid van elke organisatie om communicatie, informatie en participatie te regelen. Dat hoort ook elk bedrijf binnen een verantwoorde samenleving te doen. Wat wenselijk is, is dat er een gestructureerde manier van communicatie kan plaatsvinden in een raad en dat zowel de informatie- als de participatiefunctie daar goed geregeld kunnen worden. Voorkomen moet worden dat trajecten ad hoc worden gelopen, zoals ook Commissie Cohen constateerde. Een dergelijke maatschappelijke raad kan daarin een rol vervullen, ook voor Schiphol, LVNL en andere betrokkenen, om dat te structureren.

Gedurende de periode van anderhalf jaar waarin de heer Van Geel interim-voorzitter mocht zijn en waarin hij het proces volgde, constateerde hij ook zaken die te weinig geregeld zijn. Zoals de relatie tussen wonen, luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving. De heer Van Geel keek ter plekke in het gebied rond en constateerde 'achterstallig onderhoud' op een aantal terreinen. Hij gaat niet over de agendering van de komende jaren, maar hij vindt wel dat op deze onderwerpen in de regio met elkaar een slag moet worden gemaakt. Het advies is om partijen strakker aan elkaar te verbinden, waarbij niet wordt gekozen voor een verandering van bevoegdheden, maar voor een manier van samenwerken

in de bestuurlijke kolom via de lijnen, zoals die zijn vastgelegd in het MIRT. Publiekelijk moet meer zichtbaar worden gemaakt met welke projecten betrokken partijen zich bezighouden.

De heer Van Geel zegt het volgende over de informatiefunctie. Afgelopen tijd onderzocht een werkgroep welke elementen ontbreken en nog toegevoegd moeten worden aan de informatiefunctie. Dat zou kunnen leiden tot een Omgevingshuis waarin veel (virtuele of fysieke) informatie aanwezig is. In de analyse van de werkgroep vond de heer Van Geel aanknopingspunten voor de onafhankelijkheid van informatie en het toegankelijk maken daarvan. De heer Van Geel adviseert om een frontoffice in te richten zodat de reeds bekende informatie op een gestructureerde manier bij burgers terechtkomt. Van daaruit kan worden verder gebouwd. Als het advies voldoende aanknopingspunten oplevert om in de komende maand de volgende stap te zetten en tot een concreet uitvoeringsplan te komen, dan heeft de heer Van Geel vertrouwen in dat uitwerkingpunten en vragen op dat moment voldoende kunnen worden geadresseerd. Halverwege 2021 zal dan voldoende helderheid zijn om in de maanden daarna de implementatie te kunnen uitvoeren.

Het besluit aangaande het eindadvies ligt in handen van de minister. Voor het voorziene proces en een toelichting over de termijnen geeft de heer Van Geel het woord aan de heer Van Berghenegouwen.

Namens het ministerie bedankt de heer Van Berghenegouwen de heer Van Geel, het secretariaat van de ORS en allen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van het advies. Het was een ingewikkelde en uitdagende klus. Nu ligt een stuk voor waarover men zich kan buigen en waarmee op pad kan worden gegaan. Op 10 december 2020 is het advies aan de Tweede Kamer aangeboden, met een korte brief waarin de minister heeft aangegeven dat ze zo snel mogelijk een inhoudelijke appreciatie zal geven op het advies. Op ambtelijk niveau wordt de minister nog geadviseerd over het verder brengen van het advies. Het voornemen is om in januari 2021 met een aantal betrokkenen het gesprek te voeren over het advies. De heer Van Berghenegouwen ziet dat onder ingewikkelde omstandigheden tot een werkbaar advies is gekomen. Hij herkent de splitsing tussen de bestuurlijke, de maatschappelijke en de informatiekolom en beschouwt dit als een logisch en werkbaar geheel. Het biedt een goede basis voor het gesprek dat vanaf nu met elkaar moet worden gevoerd. Tegelijkertijd herkent de heer Van Berghenegouwen ook de vele uitdagingen. Met name in de bestuurlijke en inhoudelijke agenda ligt een stevige opgave voor allen om zich aan elkaar te binden en daarin stappen vooruit te gaan zetten. Het advies vormt een goede basis en het begin van een proces om een verandering in de verhoudingen aan te brengen.

De heer Poelmans verwacht dat de komende tijd nog voldoende gelegenheid zal zijn om nader op het advies in te gaan. De bewonersdelegatie werkte met genoegen mee aan een opvolger van de ORS. Er moet een overlegorgaan zijn, want Schiphol kan niet zonder draagvlak in de omgeving. De bewonersdelegatie gaf als eerste reactie om in te stemmen met het voorstel en dit verder uit te werken. Terugkijkend naar hoe het is gegaan in het verleden, is het van belang dat alle zaken die Schiphol betreffen in de openbaarheid op tafel komen, net als alle plannen van het Rijk en overheden en de uitvoeringsmaatregelen voor Schiphol als het gaat om hinderbeperking. De bewonersdelegatie zou snel aan de slag willen gaan. De ORS moet in het komende half jaar worden omgevormd tot een orgaan, waarin alle zaken die Schiphol betreffen, net als de afwegingen, in de openbaarheid aan de orde komen. Omwonenden die directe nadelen ondervinden van de luchtvaart moeten de kans krijgen om hun belangen zoals gezondheid, woongenot en andere belangrijke zaken voor ieder mens, op tafel te krijgen in de afweging.

De heer Nobel bedankt de heer Van Geel voor zijn advies. Het is niet eenvoudig om alle groepen, die aan het overleg deelnemen, bij elkaar te brengen en om een advies uit te brengen dat iedereen tevreden stelt. Wat het bestuurlijk cluster Haarlemmermeer betreft wordt gekeken naar een nieuwe

vorm en wordt de huidige ORS niet voortgezet. Het is goed dat een knip is gemaakt tussen enerzijds de bewoners en anderzijds de bestuurders en dat rollen en taken duidelijk worden onderscheiden. Zoals in het advies staat, zou in het burgerplatform dat ontstaat ruimte moeten zijn voor meer groepen dan alleen de huidige bewonersgroepen zoals die thans zitting hebben in de ORS. Te denken valt aan jongeren, werknemers en wetenschappers. De heer Nobel doet de oproep aan het Rijk om zo snel mogelijk een kwartiermaker aan te stellen. Als bestuurders daaraan een bijdrage kunnen leveren dan hoort de heer Nobel dat graag. Het is van belang dat spoedig tot een nieuw overlegorgaan wordt gekomen.

Mevrouw Tiel sluit zich aan bij de dankzegging. Het adviesrapport is een geheel geworden waarin recht wordt gedaan aan de rollen en verantwoordelijkheden die elke organisatie heeft. Mevrouw Tiel kijkt uit naar de ontwikkeling van de maatschappelijke adviesraad en werkt daar graag aan mee vanuit de werkgeversorganisatie en het bedrijfsleven in Noord-Holland en Zuid-Holland. De ORS heeft een ontwikkeling gemaakt in wat participatie is en waar de ORS wel en niet over gaat. Die ontwikkeling verwacht mevrouw Tiel ook bij de overheden. Mevrouw Tiel hecht eraan dat ze middels een open communicatiekanaal met de provincie of gemeente kan overleggen en een relatie kan onderhouden. Een coördinator met een klein programmabureau kan de toegankelijkheid voor maatschappelijke organisaties borgen.

Mevrouw Visser sluit zich aan bij de dankzeggingen. Het is een intensief proces geweest. De bewonersdelegatie Aalsmeerbaan gaat nu bekijken wat het advies voor de betreffende bewoners betekent. Mevrouw Visser wil benadrukken dat de voorwaardelijke instemming, waarover de heer Poelmans sprak, niet namens de Aalsmeerbaanvertegenwoordiging is. De vertegenwoordigers zullen, in het belang van de bewoners, veel kritischer moeten kijken, of de richting waarin nu wordt gedacht – met het oprichten van een maatschappelijke raad – voor hen een heilzame weg is. Mevrouw Visser ziet veel goede dingen, zoals de duidelijkheid in bevoegdheden en verantwoordelijkheden, maar is op punten ook kritisch. De uitbreiding van het aantal vertegenwoordigers vindt de bewonersdelegatie Aalsmeerbaan geen goede zaak. De Zuidoosthoek lijkt een afgeschreven gebied te worden. Waarop vooral ingezet zal worden is isolatie, verhuisvergoedingen en andere compensatie. Er is veel dank voor alle duidelijkheid in het neerzetten van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, maar wat de vertegenwoordigers Aalsmeerbaan betreft kan op dit moment nog niet worden ingestemd.

De heer Akkerman vertelt dat Milieufederatie Noord-Holland positief tegenover het advies staat. Er zijn nog wel veel uitwerkingskwesties aan verbonden. In die zin wordt de oproep van wethouder Nobel ondersteund. Het is belangrijk om snel aan de slag te gaan en om een kwartiermaker aan te stellen. Over de formele positie van het advies vraagt de heer Akkerman zich af hoe dit formeel gewicht krijgt. Maatschappelijk gewicht is een ding, maar ook formeel gewicht is van belang om te regelen. De heer Akkerman is benieuwd of de hoogleraren Bestuurskunde daarover een uitspraak hebben gedaan. Anders zou die uitspraak alsnog gevraagd kunnen worden in de verdere uitwerking. Over de basisleefkwaliteit en participatie zijn belangwekkende opmerkingen gemaakt, die ook in de uitwerking weer aan bod moeten komen. De heer Akkerman is tevreden dat wetenschappers een sterkere rol krijgen in de ORS. Dat kan objectiverend werken en dat is goed voor het luchtverkeersleidingsstelsel. De heer Akkerman roept allen op, nu het advies er ligt, om er niet weer van alles en nog wat van te gaan vinden als partijen, maar om met elkaar op constructieve wijze de uitwerking ter hand te nemen.

De heer Dinjens sluit zich aan bij alle complimenten voor het resultaat, maar ook voor de manier waarop de heer Van Geel te werk is gegaan. De titel van het rapport is 'Vernieuwd verbinden'. De heer Van Geel heeft dat ook echt in de praktijk laten zien. De heer Dinjens is het eens met wat voorgaande sprekers zeiden over verwachtingen die direct duidelijk moeten zijn, net als ieders rol, taken en verantwoordelijkheden. De heer Dinjens is blij met de inhoudelijke urgente kaders die in het advies

worden meegegeven voor het definiëren van de basisleefbaarheid en participatie. Voorkomen moet worden dat veel tijd verloren gaat. Iedereen praat over governance, maar het is ook belangrijk om snel over te gaan tot de orde van de dag en op de inhoud, zodat voor inwoners hinder kan worden beperkt.

De heer Haverkort noemt als belangrijkste rol voor het overleg tussen Schiphol en de omgeving dat er draagvlak komt voor moeilijke beslissingen die genomen moeten worden. In de uitwerking is van belang dat duidelijk wordt gemaakt aan bewoners dat hun belang ook expliciet in de maatschappelijke raad vertegenwoordigd is. Als belanghebbenden zijn organisaties zoals VNO-NCW en Milieudefensie toch van een andere aard en van een ander kaliber. In de maatschappelijke raad zouden delegaties onderscheiden moeten worden om dat duidelijk te maken. Te denken valt aan een delegatie waarin maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd zijn en een delegatie van bewoners. Daarin moet nog een slag gemaakt worden, zodat alle bewoners, ongeacht hoe zij over Schiphol denken, zich vertegenwoordigd kunnen voelen. In de ORS was het niet mogelijk om tot een gemeenschappelijk advies te komen. Als de maatschappelijke raad een volwaardige adviesrol krijgt, kan zich mogelijk hetzelfde probleem openbaren. Sommige partijen zullen zich het niet kunnen veroorloven om met een voorstel akkoord te gaan. Dat punt zal veel aandacht moeten krijgen. Het is oplosbaar, zolang maar niet wordt gesteld dat de raad alleen advies kan uitbrengen wanneer alle partijen het met elkaar eens zijn.

De heer Van Geel bedankt voor alle woorden van dank. De heer Van Geel is blij dat er breed draagvlak is om een stap verder te zetten. De grondtoon die wordt aangeslagen helpt daarbij. Elke adviesraad in het land krijgt zijn politieke gewicht in maatschappelijke zin, door de eenheid die wordt uitgestraald en door de samenstelling. Een advies heeft een materiële betekenis. Op het moment dat de gezamenlijkheid verbreekt is, zal het gewicht, dus los van de juridische, formele kant, minder zijn. Over de samenstelling en de wijze van adviseren zegt het advies dat dit in reglementen geregeld moet worden. Met elkaar moeten daarover afspraken worden gemaakt. De wijze van omgang met meerderheden en minderheden zou daarvan ook onderdeel moeten uitmaken.

In reactie op de opmerkingen van mevrouw Visser zegt de heer Van Geel het volgende. Bij de samenstelling en de uitbreiding van de raad met bijvoorbeeld jongeren gaat het erom dat de samenstelling van de raad breder en inclusiever is en een betere verankering in de samenleving heeft. Zodat de betekenis van de raad groter is. In het advies is nadrukkelijk genoemd dat dit niet hoeft te betekenen dat aparte zetels voor jongeren moeten worden gereserveerd. Als de bewonersdelegatie dat op haar eigen manier weet te regelen dan is dat prima. Het is een oproep om zelf actief verbreding tot stand te brengen. Het punt over de Zuidoosthoek moet een misverstand zijn. In het advies wordt het volgende bedoeld. Als het gaat om de maatregelen die in het kader van de leefbaarheid zijn genomen in de afgelopen tijd, dan zijn er bepaalde delen van het gebied achtergebleven. Daar zijn onvoldoende maatregelen genomen. Met name in de Zuidoosthoek is dat zichtbaar gemaakt. De heer Van Geel constateert in het advies dat dit zorgelijk is. Hij maakt meteen de koppeling met basisleefkwaliteit. Bij het definiëren van dat begrip moeten met elkaar instrumenten worden ontwikkeld voor het verbeteren van de basisleefkwaliteit. Het besef is er dat het nemen van maatregelen in de Zuidoosthoek achtergebleven is. Vervolgens is de oproep om, met de invulling van het begrip 'basisleefkwaliteit', daar gezamenlijk daadwerkelijk iets aan te doen. Het heeft niets te maken met 'het opgeven' van dat gebied.

De heer Van Geel bedankt voor alle bijdragen tot nu toe en meldt over het vervolg van het adviestraject dat de regie vanaf nu door het ministerie wordt gevoerd. Zoals aangekondigd volgt nog een proces van meningsvorming om uiteindelijk te komen tot het besluit van de zijde van de minister of de voorgestelde richting aanvaardbaar is.

3. Jaarplan en begroting 2021

Bij de totstandkoming van voornoemd advies en rondom het jaarplan en de begroting kwam de vraag hoe het vaststellen van het jaarplan en de begroting 2021 zich verhoudt tot de transitie van de ORS. De heer Van Geel stelt, op grond van overleg met de Raad van Toezicht, voor om de begroting en het jaarplan nu niet vast te stellen, maar in het eerste kwartaal van 2021. Dat biedt de gelegenheid om te beoordelen of zaken, die het eerste kwartaal van 2021 spelen, van invloed zijn. Een aparte bijeenkomst zal worden belegd in het eerste kwartaal 2021 om het jaarplan en de begroting vast te stellen.

Het Regioforum stemt in met het voorstel om het jaarplan en begroting 2021 op een nader te bepalen moment in het eerste kwartaal van 2021 vast te stellen.

4. Stand van zaken werkgroepen hinderbeperkende voorstellen

- a. *Quickscan beperken afwijkingen startroutes*
- b. *Quickscan beschouwing NADP2*
- c. *Werkgroep Uithoorn*
- d. *Werkgroep Uitgeest*
- e. *Werkgroep Gouda*
- f. *RNP-routes*

De heer Van Geel stelt dat er formeel nog niet veel te besluiten valt. Veel onderwerpen zijn in uitvoering. Op basis van de oplegnotitie wordt een stand van zaken gegeven van de verschillende werkgroepen.

De heer Weggeman verwijst naar de oplegnotitie waarin een stand van zaken wordt gegeven van de hinderbeperkende maatregelen die op dit moment onderhanden zijn. In de notitie wordt ook melding gedaan van de afwijking van startroutes. Op dat punt volgt een verdiepend onderzoek. Verder worden hinderbeperkende voorstellen voor de optimalisatie van de route bij Uithoorn en Aalsmeer en de gekromde eindnadering van de Polderbaan in de nacht nader bekeken. LVNL heeft een vaste naderingsroute en een vaste bocht ontworpen om Uitgeest heen. Dat lijkt tot een substantiële hinderreductie te leiden. Over deze punten worden op dit moment de gesprekken met de betreffende regio's gevoerd. Het verzoek is om ruimte te geven om het gesprek met de betreffende regio's in de komende weken te kunnen voeren, om bestuurlijk een zorgvuldige afweging te kunnen maken.

De heer Van Geel wijst op de tijdsdruk in verband met toekomstige procedures. Het tijdsvenster om tot een besluit te komen over de hinderbeperkende voorstellen beperkt.

De heer Weggeman beaamt dit. Het laatste geldt met name voor de bocht bij Uitgeest. Daarop ligt een grote tijdsdruk. De potentie voor hinderreductie is aanwezig, maar het vraagt enige slagkracht van alle betrokkenen om dit tijdig in de procedures ingeregeld te krijgen. In de achterliggende weken zijn daarin door ambtelijk medewerkers belangrijke stappen gezet. Het onderwerp staat op agenda van de regio. De heer Weggeman heeft er vertrouwen in dat in de komende week de benodigde stappen kunnen worden gezet.

Mevrouw Van der Helm noemt dat LVNL voor de hinderbeperkende maatregel bij Uitgeest uiterlijk 4 januari 2021 een reactie nodig heeft om deze nog in te kunnen voeren in het huidige verkeersleidingsysteem. Anders kan dat pas na de implementatie van het nieuwe systeem. De implementatie daarvan staat gepland in de winter 2022/2023.

De heer Kabout verwijst naar het conceptverslag bij de vergaderstukken, waarin de startroute Aalsmeerbaan wordt aangehaald. In de werkgroep zal op het conceptverslag worden gereageerd. De

heer Kabout wil vastgelegd hebben in de notulen van dit Regioforum dat nog geen sprake is van afspraken. Het conceptverslag heeft geen kracht. In de gemeente Aalsmeer is het een belangrijk onderwerp, waarover veel zorgen zijn.

De heer Spaanderman zegt over de bocht van Uitgeest dat hij op 9 december jl. werd geconfronteerd met de datum van 4 januari. Er zijn twee bijeenkomsten geweest. Ineens wordt een deadline gesteld, die voor bewoners een onhaalbare zaak is. Van de twee voorgelegde voorstellen A en B is voorstel A gunstig voor Uitgeest. Voorstel B is wat minder gunstig. Nu wordt druk uitgevoerd om een standpunt in te nemen. De heer Spaanderman vraagt om een uitzondering te maken, waardoor er iets later gereageerd kan worden, met de voorwaarde dat er inderdaad sprake is van een wijziging.

De heer Dinjens valt de heer Spaanderman bij. Vorig jaar is gesproken over de nachtnadering van de Zwanenburgbaan. In die gesprekken heeft het bestuurlijk cluster IJmond-Alkmaar aangegeven dat twee zaken van belang waren. Er wordt nog steeds uitgegaan van berekeningen terwijl bij voorkeur wordt uitgegaan van metingen. Het cluster gaf in overweging om de nachtnadering te gebruiken voor een nul-, voor- en nameting. Dan kan worden aangetoond dat het echt verandert. Dat meten is niet gebeurd. Daar is een kans blijven liggen. Het bestuurlijk cluster heeft ook gewezen op het grote belang van de betrokkenheid van inwoners. Die ambities heeft de heer Dinjens destijds uitgesproken en wil hij nu ook graag weer uitspreken. Daarvoor is de tijdslijn tot 4 januari 2021 te kort. De heer Dinjens bedankt voor het voorstel. Het bestuurlijk cluster gaat zich inzetten voor een zinnige en inhoudelijke reactie, maar mogelijk lukt het niet om voor 4 januari een positie in te nemen.

De heer Poelmans vraagt opnieuw aandacht voor hoger aanvliegen zonder vaste naderingsroutes, wat met name van belang is voor de primaire banen. Dat moet op de agenda komen van de eerstvolgende vergadering en het moet worden uitgewerkt. Hinderbeperking is een onderwerp dat niet mag wegzakken. De heer Poelmans verzoekt de voorzitter en het secretariaat om een voorstel te doen voor de komende vergaderingen in het eerste halfjaar van 2021. Gesproken zal worden over de MRS als uiteindelijk model, maar voorkomen moet worden dat hinderbeperking slechts partieel wordt aangepakt. De heer Poelmans vraagt aandacht voor die afweging, in de volle breedte, naast de afzonderlijke projecten.

Mevrouw Van der Helm zegt dat van meet af aan in de werkgroepen is aangegeven dat een tijdlijn verbonden is aan het pad om tot hinderbeperkende maatregelen te komen. LVNL zag een kans om hiermee met elkaar aan de slag te gaan. Als de aangegeven tijdslijn niet wordt gehaald, dan kunnen de hinderbeperkende maatregelen pas een stuk later worden ingevoerd.

De heer Spaanderman stelt dat vele betrokkenen bij het project zich niet bewust zijn van die tijdlijn.

De heer Weggeman was voorzitter van twee werkgroepen. Het verzoek dat LVNL gedaan heeft en dat ook is toegelicht in de werkgroep, is steeds geweest om het Regioforum op 11 december een uitspraak te laten doen over het voorstel. LVNL heeft dat een en andermaal aangegeven. Als het sec gaat over het noemen van de datum van 4 januari, dan is die nieuw. Het is een gebaar richting de aanwezigen, omdat duidelijk is geworden dat 11 december niet haalbaar was en dat meer tijd nodig is. Het is goed om te kijken waar partijen elkaar kunnen vinden op de inhoudelijke punten, die de heer Dinjens noemde. Het gaat over betrokkenheid van raden en burgers bij deze besluitvorming en over de O-meting en monitoring. Het is goed om de komende week te benutten om met elkaar het gesprek aan te gaan over de invulling. Voordat de implementatie in het voorjaar plaatsvindt, is er zeker nog tijd om met elkaar een zodanig ontwerp te kiezen waarmee ruimschoots kan worden voldaan aan het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting. De heer Weggeman sluit niet uit dat dit alsnog lukt met de betrokkenheid van omwonenden. Als de komende week het overleg wordt benut om met elkaar

concrete ontwerpafspraken te maken dan kan worden besproken op welke wijze de consultatie kan plaatsvinden. De heer Weggeman stelt dat met elkaar nog zinvolle stappen kunnen worden gezet. Het is van belang dat die punten in het bestuurlijk overleg de tijd en aandacht krijgen die ze verdienen.

De heer Dinjens zegt dat is aangestuurd op 11 december 2020. Dat het 4 januari 2021 is, of anders 2023 of 2024, dat is een nieuw feit. Dat zet de zaak meer onder de druk. De heer Dinjens doet zijn best om met een onderbouwd voorstel te komen, maar sluit niet uit dat het, gegeven het tijdsplan, niet lukt.

De heer Nobel sluit zich aan bij het voorstel van de heer Kabout voor wat betreft de route bij Uithoorn en bij de heer Weggeman voor wat betreft Uitgeest om te proberen toch tot een reactie te komen voor 4 januari 2021. De heer Nobel voelt zich ook wat overvallen. Toch is het goed om pragmatisch te kijken of voor 4 januari tot een overeenstemming kan worden gekomen.

Het is de heer Van Geel uit de reacties duidelijk geworden dat het van iedereen wat vraagt om de intentie van dit voorstel waar te maken. Gepoogd wordt om in het bestuurlijk overleg van 17 december de posities te verhelderen en om voor 4 januari met een reactie te komen. De belangen van bewoners moeten een goede plek krijgen in de discussie en de consultatie. In reactie op de heer Poelmans merkt de heer Van Geel op dat op zorgvuldige wijze wordt beoordeeld wat tot het moment van de transformatie nog kan worden gedaan in ORS-verband en hoe zich dat verhoudt tot de nieuwe structuur.

Mevrouw Van der Helm wil nogmaals benadrukken dat LVNL echt een kans heeft gezien om dit nu met elkaar te doen. Zij roept op om deze kans met elkaar te benutten. Het beeld dat de maatregelen anders pas kunnen worden ingevoerd na de implementatie van het nieuwe systeem, dat was op voorhand bekend. LVNL heeft haar uiterste best gedaan om dit in dit tijdsbestek nog met elkaar te realiseren.

De heer Van Geel stelt dat de inspanningen van LVNL gewaardeerd worden. Het gevraagde is qua tijd lastig in te passen in het proces. Samen met partijen wordt gekeken hoe ver kan worden gekomen.

Mevrouw Van der Helm noemt dat dat op 25 november jl. een werkgroep bijeen kwam over de RNP-routes. Dit zijn de laatste kilometers naar de eindnadering toe. Die routes gaat LVNL implementeren. Deze komen op dezelfde plek te liggen als de ILS-naderingen. Daarmee geeft LVNL invulling aan internationale veiligheidseisen. Het biedt ook als voordeel dat in de toekomst bepaalde typen hinderbeperkingen gerealiseerd kunnen worden, zoals een gekromde eindnadering.

De heer Van Geel bevestigt dat een informatiebijeenkomst over RNP-routes heeft plaatsgevonden en bedankt voor de constructieve inbreng en reacties van een ieder hierbij.

5. Review RIVM op meetstrategie Schiphol

De heer Van Geel geeft het document en voorgestelde besluit ter bespreking.

De heer Nobel stelt dat het onverstandig is om op dit moment een besluit te nemen. Het is bij uitstek een onderwerp om verder te bespreken in de nieuwe bestuurlijke kolom.

De heer Van Geel interpreteert het als volgt. Eerst moet goed in beeld zijn gebracht welke activiteiten nog ontplooid moeten worden. Dat wat er dan ligt, kan worden overgedragen aan de nog aan te stellen kwartiermaker. De kwartiermaker beoordeelt vervolgens hoe die activiteiten ingepast kunnen worden in de nieuwe structuur. Daarmee vindt een zorgvuldige overdracht plaats.

De heer Nobel zegt dat zijn uitspraak op die manier kan worden geïnterpreteerd. Voorkomen moet worden dat nu iets nieuws wordt uitgerold.

De heer Van Geel zegt dat wat voorligt, het treffen van voorbereidingen beoogt om in beeld te brengen wat benodigde inhoudelijke vervolgstappen zijn om te komen tot implementatie. Dat is wat anders dan dat het tot afgeronde besluitvorming leidt.

De heer Weggeman bevestigt dat dit precies de intentie is om te voorkomen dat zaken nu stil komen te liggen rondom het dossier Meten en dat de inhoudelijke stappen zichtbaar worden gemaakt. De kwartiermaker zal beoordelen hoe dat verder in de nieuwe structuur zal worden opgehangen.

Mevrouw Van der Velde-Menting vraagt, ten aanzien van de inhoud, of de tijdsduur van de geluidshinder kan worden meegenomen.

De heer Poelmans zegt dat het erom gaat dat in verschillende vormen wordt gemeten en niet alleen de piekwaarden. Hier moet zo snel mogelijk mee aan de slag worden gegaan.

De heer Weggeman beantwoordt de vraag van mevrouw Van der Velde. Haar verzoek maakt integraal onderdeel uit van het voorstel zoals dat nu voorligt en zoals dat verder wordt uitgewerkt.

De heer Van Geel vraagt de vergadering of met het voorliggende voorstel inclusief de gemaakte kanttekeningen kan worden ingestemd.

De heer Baarse zegt dat beter op twee sporen kan worden voortgegaan. Dat betekent valideren, meten en berekenen met daarnaast de informatievoorziening. Dat zijn twee verschillende richtingen. De heer Baarse benadrukt het belang van het valideren van metingen. Wellicht kunnen daarmee ook berekeningen worden gevalideerd.

De heer Weggeman zegt dat dit het belangrijkste ontwerpuitgangspunt is geweest. Het Rijk heeft zich afgelopen twee jaar ingespannen juist voor die validatiefunctie van metingen ten behoeve van berekeningen. Het Regioforum heeft twee jaar eerder een plan ontworpen voor de informatievoorziening. Experts die in opdracht van het Rijk naar de validatie kijken, hebben beoordeeld of de technische ontwerp wijzigingen die nodig zijn voor die functie, gediend zijn met de uitwerking zoals die nu voor de informatiefunctie met het plan van het Regioforum is uitgewerkt. Daarop is nu de bevestiging gekomen dat het elkaar niet bijt. De twee functies zijn vanaf het begin onderscheiden. De functies dienen onderscheiden te worden, maar het technisch meetsysteem kan beide doelen straks dienen. Dat is de betekenis van het advies van het consortium van experts.

De heer Nobel wil de zekerheid dat nu niet wordt besloten dat dit de nieuwe structuur wordt, maar dat slechts wordt opgehaald wat er straks mogelijk is.

De heer Weggeman bevestigt dat de betekenis van datgene wat nu voorligt niet is om welke stap dan ook te zetten in welke richting dan ook voor wat betreft de inrichting van het nieuwe meetsysteem, de taakverdeling en de financiering. Het gaat nu om feitelijk de aan de orde vervolgstappen in beeld te brengen, voor degene die dit straks onder zijn of haar beheer krijgt, die nodig zijn om dit te gaan uitvoeren en om het niet stil te laten liggen.

De heer Van Bergenhenegouwen zegt dat de afgelopen weken een voortgangsbrief over het programma Meten en Rekenen aan de Kamer is toegezonden. Hij zal de brief over het programma via het secretariaat beschikbaar stellen.

Mevrouw Visser heeft begrepen dat de kwartiermaker diverse opdrachten wordt meegegeven. Zij vraagt hoe wordt bewaakt dat de kwartiermaker niet wordt overspoeld met allerlei opdrachten en daarin vervolgens prioritering moet aanbrengen waardoor het onderhavige, belangrijke onderwerp minder hoog op de prioriteitenlijst komt.

De heer Van Geel zegt dat het belangrijk is om structuur aan te brengen in de taken van de kwartiermaker en daarmee in de prioritering. Hij geeft in overweging om het als aandachtspunt op te nemen in de reactie op zijn eindadvies. De heer Van Geel stelt vast dat, met die kanttekeningen en de geboden duidelijkheid over de status van wat nu gevraagd wordt, de vergadering kan instemmen met het besluit.

6. Rondvraag

De heer Van Geel constateert dat er geen opmerkingen of vragen zijn. Het verslag wordt vastgesteld en zal openbaar worden gemaakt.

De heer Van Geel bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage en voor de constructieve manier waarop vandaag is vergaderd. Hij wenst iedereen mooie feestdagen toe en sluit de vergadering.

Actie- en besluitenlijst

- Secretariaat ORS: Regioforum bijeenroepen (Q1-2021) voor het vaststellen van de begroting 2021 en het Jaarplan;
- Ministerie van IenW: Beschikbaar stellen voortgangsbrief aan Kamer over Programma Meten en Rekenen via het secretariaat van de ORS;
- Secretariaat ORS: Openbaar maken vastgesteld verslag van het Regioforum van 9 oktober 2020.