

Verlag Regioforum – 25 juni 2021

Aanwezig:

Dhr. P. van Geel
Dhr. J. Weggeman
Mw. N. Bruinenga
Mw I. Lensink
Mw. A. van Wezel

Voorzitter
Secretaris
Secretariaat ORS
Secretariaat ORS
Secretariaat ORS

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

Provincie Zuid-Holland
Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Provincie Utrecht

Dhr. W. Breunesse
Dhr. J.L. van den Heuvel
Dhr. B. Kabout
Dhr. W. Knop (vervangt dhr. V. Everhardt)
Dhr. S. Akkerman
Dhr. J. van Bergenhenegouwen
Mw. M. van der Helm
Dhr. H. Kooiman
Dhr. M. van der Scheer
Mw. P. Tiel

Bestuurlijk cluster Zaanstreek-Waterland
Bestuurlijk cluster Groene Hart
Bestuurlijk cluster Amstelland -Meerlanden
Bestuurlijk cluster Amsterdam
Milieufederatie Noord-Holland
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
LVNL
KLM
Schiphol Group
VNO-NCW West

Dhr. R. Lutgerhorst
Dhr. M. Döpp
Dhr. A. Hendriks
Dhr. P. Hesp
Dhr. W. Looman
Dhr. M. Poelmans
Dhr. R. van der Pol
Dhr. W. Spaanderman
Mw. M.C.B. Visser

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

Dhr. Otto
Mw. I.L. Vos
Dhr. K. Vinkx
Dhr. B. van Hilten

Video Centrum Nederland
Het Notuleercentrum
To70
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afwezig:

Dhr. R.H. Berkhout
Dhr. H. Bouma
Dhr. S. Dinjens
Dhr. G. Elkhuizen
Dhr. V. Everhardt

Bestuurlijk cluster Zuid-Kennemerland
Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
Bestuurlijk cluster IJmond-Alkmaar
Bestuurlijk cluster Groene Hart
Bestuurlijk cluster Amsterdam

Dhr. J. Hasperhoven
Dhr. E. Haverkort
Dhr. G.J. Hendriks
Dhr. R. van Muilekom
Dhr. J. Nobel
Dhr. J. Olthof
Mw. H. Hooij
Mw. W. de Zoete

BARIN
Polderbaan binnengebied
Bestuurlijk cluster Gooi en Almere
Gedeputeerde Utrecht
Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland
Bestuurlijk cluster Zuidwest
Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland

1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze bijeenkomst van het Regioforum. Als gevolg van COVID-19 en de daarmee samenhangende maatregelen, wordt opnieuw virtueel vergaderd. De ambtelijke ondersteuning kan de vergadering online volgen via een live verbinding.

a. Mededelingen

De heer Poelmans vertelt dat de Tweede Kamer op 24 juni jl. over de luchtvaart heeft vergaderd, naar aanleiding hiervan heeft een bewonersdelegatie de kamer een petitie aangeboden. Bewoners maken zich namelijk ernstige zorgen over de stand van zaken in het luchtvaartbeleid; een gezonde leefomgeving komt onvoldoende terecht in de afweging van belangen en er is sprake van stagnatie in de besluitvorming. Dat wordt verergerd door de Kabinetsformatie. De Omgevingsraad kon begin 2019 geen unaniem advies uitbrengen voor Schiphol na 2020. Er was wel een meerderheid onder bestuurders en bewoners voor een pas op de plaats, in afwachting van duidelijkheid over de ontwikkeling in het belang van de omgeving. Onder het motto 'eerst zien dan geloven' wachten de bewoners op Schiphol om aan te tonen dat de nadelen van de luchtvaart kunnen worden weggenomen met hinderbeperkende maatregelen. Het Minder Hinder-plan biedt, wat de bewoners betreft, onvoldoende oplossingen. Hinderbeperkende maatregelen kunnen de nadelen van groei niet afdoende compenseren.. De enige remedie is vermindering van het aantal vluchten. Dat kan zonder dat de internationale bereikbaarheid van Nederland in gevaar komt. Een vermindering is ook vereist voor het behalen van andere doelen, zoals volkshuisvesting, woningbouw, duurzaamheid en het verminderen van uitstoot. Bewoners zijn beducht voor overhaaste besluiten en voldongen feiten. We willen niet terug naar het oude 'normaal', want dat is niet verdiend. Bij herstel denken we in de eerste plaats aan herstel van vertrouwen. De huidige besluiteloosheid laat omwonenden in de steek. Vandaar dat onze oproep aan de Tweede Kamer is om in actie te komen, op vier punten.

- Eerst onderzoeken hoeveel luchtvaart nodig is voor het publieke belang van een internationale verbinding.
- Een nieuwe, individuele hindernorm voor geluidsbelasting vaststellen, naast een collectieve norm voor het aantal gehinderden.
- Rechtsbescherming voor gedupeerden, vergelijkbaar met het niveau in andere sectoren.
- Burger- en bewonersparticipatie volgens het model Schiphol, zoals de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol dat heeft geadviseerd.

Hinderbeperking is geen reden voor groei. Het bewonersbelang moet meer aandacht krijgen dan het in het verleden heeft gekregen.

De heer Van Geel veronderstelt dat een aantal punten in de verdere bespreking nog aan de orde komt.

Mevrouw Van der Helm heeft drie mededelingen.

- Vanuit de ORS wordt het 'parallel starten naar het noorden' gemonitord. Ten aanzien van het onderzoek naar mogelijkheden om ook bij BZO (verminderd zicht) parallel starten mogelijk te maken, meldt mevrouw Van der Helm dat gebleken is dat de huidige beschikbare technische mogelijkheden niet voldoende soelaas bieden. Het onderzoek wordt om die reden opgeschort, maar de ontwikkelingen op technisch gebied blijven gemonitord worden.
- Op 26 mei om 1:20 uur landde een vlucht van de Kustwacht op de Zwanenburgbaan, die normaal gesproken niet in de nacht gebruikt wordt. LVNL heeft gerapporteerd aan de ILT.

- LVNL is voornemens om een informatiesessie te organiseren voor de leden van het Regioforum, met een aantal onderwerpen, zoals de introductie van PBN routes, de vervanging van navigatie bakens en de speedrestrictie naar het Oosten van de Aalsmeerbaan. Deze onderwerpen zijn al eerder genoemd, maar een sessie kan hier meer inhoud aan geven. De uitnodiging volgt na de zomer.

De heer Van der Pol meldt dat hij vandaag voor de laatste keer deelneemt aan dit platform. Vijfentwintig jaar geleden begon hij in dit platform, nadat twee buurgemeenten besloten hadden twee uitvliegroutes naar 'de burens' te verleggen. Oostzaan werd daardoor 'bij verstek veroordeeld' tot het opvangen van de hinder. Op dit moment wil de achterban de deelname aan dit overleg stoppen. Dat respecteert de heer Van der Pol en hierbij dient hij zijn ontslag in. De heer Van der Pol hoopt dat het platform verdergaat met respect en fatsoen voor elkaar en voor de groeperingen en de kleinere gemeenten.

De heer Döpp heeft een vraag naar aanleiding van de mededeling van mevrouw Van der Helm over het parallel starten bij verminderd zicht. Eerder was deze afspraak al gemaakt in een convenant. Er kan een technische reden zijn waarom iets niet kan. Maar als iets niet kan, dan komt er een vervangende actie die hetzelfde resultaat heeft. Het speelt nu al meer dan tien jaar. De heer Döpp vraagt zich af wat de vervangende actie wordt.

Mevrouw Van der Helm antwoordt dat LVNL de technieken blijft volgen om te beoordelen of dat perspectief biedt.

De heer Döpp zegt dat dit niet het principe van een andere steen is. Een andere steen is dat een andere maatregel wordt getroffen met hetzelfde effect. Als dit niet kan, dan zal het ergens anders gezocht moeten worden.

De heer Van Geel wijst erop dat nu de mededelingen aan de orde zijn. De vraag is duidelijk en wordt genoteerd.

b. Ingekomen stukken, ter informatie

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

c. Informatiesessies 2021

Er zijn geen vragen op opmerkingen.

d. Kwartaalrapportage SOORS Q1

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

c. Kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2021

De heer Döpp heeft een vraag over het baanonderhoud. Vanaf december is er sprake van continu onderhoud. Eerder werd ook gesproken over buffers. Inmiddels is een tweede vertraging opgetreden in de werkzaamheden aan de Polderbaan. Er waren nachten dat de Polderbaan toch weer in onderhoud is, zoals afgelopen nacht. De vraag aan Schiphol is wat de status is van het onderhoud. De heer Döpp is benieuwd of het onderhoud van de Polderbaan en Zwanenburgbaan nu gereed is en wat wordt gedaan om het proces te beheersen. Het lijkt een onbeheerst proces.

De heer Van der Scheer licht toe dat de Polderbaan gewoon beschikbaar is. Het onderhoud is afgerond. Als een baan kortdurend in onderhoud wordt genomen, dan is dat regulier onderhoud. In die zin is er geen uitloop of vertraging. De afgelopen nacht was er sprake van regulier onderhoud. In februari was er door de vorstperiode een uitloop in werkzaamheden op de Polderbaan. Dit was dusdanig fors dat het niet in de buffers van de planning kon worden opgevangen. Daarover is in dit forum uitgebreid gesproken. De heer Van der Scheer deelt niet het beeld dat het niet onder controle is.

De heer Döpp vraagt of Schiphol meer inzicht kan geven in de momenten van onderhoud, bijvoorbeeld onder het kopje 'Mededelingen' op de website. Het onderhoudswerk komt de heer Döpp niet regulier over, wanneer dit zo kort op het moment van langdurig onderhoud wordt uitgevoerd. Hij wenst meer en betere communicatie over waar en welk onderhoud noodzakelijk is.

De heer Van der Scheer zegt dat Schiphol communiceert via BAS, de website van Schiphol en af en toe ook via de website van LVNL over onderhoud. Er is een aparte Schipholpagina over baanonderhoud. Daarop kan de actuele planning worden geraadpleegd. Daar staan de kleine onderhoudsmomenten van enkele uren in de nacht niet op.

Mocht de heer Döpp nog andere suggesties hebben om de communicatie verder te verbeteren, dan hoort de heer Van der Scheer dat graag buiten deze vergadering om.

De heer Döpp gaat op dat aanbod in.

2. Follow-up Eindadvies Van Geel

Mondelinge toelichting door ministerie van IenW

De heer Van Bergenhengouwen wil graag met het Regioforum delen welk beeld hij heeft overgehouden n.a.v. de brief van het ministerie aan de ORS, de communicatie met de Kamer en de commissievergadering op 24 juni jl.

Zoals in de brief is aangekondigd, is het ministerie, in afwachting van een nieuw Kabinet.

Bekeken wordt hoe zoveel mogelijk kan worden voorbereid in de aanloop naar de besluitvorming over de toekomst van dit gremium.

Op verschillende niveaus is langs de lijn van het Advies Van Geel de nodige actie opgezet en zijn mensen betrokken om de gesprekken te gaan voeren, om met elkaar in kaart te brengen hoe we de toekomstige vormgeving zien van het overleg rondom Schiphol.

Op 24 juni jl. is mandaat in de Kamer gekregen om die gesprekken in de aanloop naar het volgend Kabinet verder af te kunnen ronden. We hebben toegezegd om in september, ook via de Kamer, informatie te geven over hoe we de inrichting zien.

De heer Weggeman heeft de afgelopen periode met name over de maatschappelijke tafel gesprekken gevoerd en in dat licht wordt een aantal voorstellen uitgewerkt. Die worden in de komende periode, zowel met de bestuurlijke partijen, als met bewoners en andere organisaties verder in kaart gebracht. De heer Van Bergenhengouwen verwacht dat er in september vanuit het ministerie meer duidelijkheid kan worden gegeven.

De heer Van Geel vertelt dat, als het gaat om het advies en de toekomst van een vervolgorgaan, de brief van de BRS er ligt om per 1 januari 2022 niet verder deel te nemen aan deze structuur en daarvoor ook geen financiële middelen ter beschikking te stellen.

De Raad van Toezicht van de ORS gaat zich beraden over wat dit allemaal betekent. Van verschillende kanten is duidelijk dat er vroeg in het najaar 2021 helderheid moet zijn over wat dit betekent voor de huidige ORS en ook voor de nieuwe structuur. Het zou mooi zijn als de verschillende acties, zoals genoemd door de heer Van Bergenhenegouwen en van de zijde van de Raad van Toezicht, bij elkaar komen en in september tot richtinggevende uitspraken en duidelijkheid leiden.

Mevrouw Visser vraagt wat er gebeurt als er geen kabinetsformatie tot stand is gekomen en de besluitvorming in de Kamer stopt. Op welke manier kan worden voorkomen dat men in een situatie belandt dat er nog geen nieuwe structuur staat, terwijl het oude ophoudt te bestaan.

De heer Poelmans vult aan dat er zorgen zijn over de vertraging die is opgetreden. Hij stelt voor dat er op korte termijn een procedurevoorstel met een tijdspad tot het eind van het jaar is. Er mag geen gat ontstaan.

Gezien de aankondiging van de BRS, dat niet langer wordt deelgenomen per 1 januari 2022, moeten de bestuurlijke en de maatschappelijke kolom geregeld zijn. De heer Poelmans doet nogmaals een dringend pleidooi, zoals dat ook aan de Kamer is gedaan. Er moet nu echt tot actie worden gekomen. De kabinetsformatie dreigt een nog grotere vertraging te gaan opleveren op allerlei terreinen. Er moeten absolute garanties zijn voor herstel van vertrouwen, rechtszekerheid enzovoorts. De nieuwe bestuurscultuur moet hier laten zien wat wel kan.

De heer Van Bergenhenegouwen zegt dat het wettelijk kader in ieder geval de situatie is waarop per 1 januari kan worden teruggevallen. De wet zegt dat er een overleg is tussen partijen rondom Schiphol om verschillende onderwerpen met elkaar te kunnen bespreken. Dat is een belangrijk handvat in de komende periode om te voorkomen dat er onnodig hiaten vallen aan het eind van het jaar.

De heer Van Bergenhenegouwen snapt dat er wordt aangedrongen op snelheid. Het is een collectieve opgave om met elkaar zo snel mogelijk een richting te bepalen. Dat zou moeten kunnen gebeuren in september 2021. De zoektocht naar vertrouwen moet altijd onderling tot stand komen.

De heer Van Geel zegt dat hij al eerder aandrang en nog steeds aandringt op snelheid. Daar waar nodig wil hij hulp bieden. De heer Van Geel houdt zich vast aan de toezegging die de minister op 24 juni in de commissievergadering heeft gedaan. In september zal helderheid geboden moeten worden over de korte termijnkoers, ook aan de Raad van Toezicht. De Raad van Toezicht heeft ook een zekere verantwoordelijkheid voor de stichting en de medewerkers en alle financiële aspecten die daarbij een rol spelen.

3. Nieuwe voorstellen voor hinderbeperking 2021

3. Oplegnotitie – Nieuwe voorstellen voor hinderbeperking 2021

3a. Conceptbrief van voorzitter/secretaris ORS aan minister van I en W n.a.v. ingediende nieuwe hinderbeperkende voorstellen

3b. Voorstel Cluster Kaagbaan binnen – Belasting op de grond

3c. Voorstel Cluster Kaagbaan buiten - Reductie nachtvluchten

3d. Voorstel Cluster Kaagbaan buiten – Invoering CDO

3cd. Reactie Cluster Kaagbaan buiten – Motivering

3e. Voorstel Cluster Aalsmeerbaan buiten – Verbod intersectiestarts

3f. Voorstel Cluster Aalsmeerbaan binnen – Baanselectie

3g. Voorstel Cluster Polderbaan buiten – Gezondheidsrisico's

De heer Van Geel stelt dat het, gelet op de fase waarin de huidige ORS zich bevindt, lastig werken is rondom de hinderbeperkende maatregelen. Daarmee rekening houdend is in de conceptbrief getracht een handreiking te doen richting de minister om een aantal thema's te duiden, die onderliggend zijn aan de hinderbeperkende maatregelen. Dit lijkt op dit moment het maximale. De brief gaat naar de minister om de gevoelens in het Regioforum te verwoorden.

De heer Van Bergenhenegouwen vond het ingewikkeld toen hij het voorstel en de onderliggende inbreng (e-mail) - die vanuit verschillende delegaties is geleverd - las. Hij verwijst naar het vorige overleg, waarin is besproken hoe tussentijds, in de constructie waarin de ORS zich bevindt, zal worden omgegaan met hinderbeperkende voorstellen. Toen is afgesproken om datgene wat in de kern van de ORS zit, namelijk dit type voorstellen, met elkaar (sector, bewoners en ministerie) niet te laten 'doodvallen', maar vooral de ruimte te bieden om het loket open te houden en ook in het reguliere proces op te pakken. De heer Van Bergenhenegouwen vond dat toen een verstandig besluit.

Dat er ook na 1 januari 2022 een overleg is waarin men over vraagstukken rondom de luchthaven in gesprek kan gaan, dat staat vast. Het is dan ingewikkeld als de heer Van Bergenhenegouwen in de brief leest dat een inventarisatie is gemaakt en dat het ministerie daarmee veel succes wordt gewenst. De kracht van de ORS is toch juist om met elkaar van gedachten wisselen over dit type voorstellen.

De heer Van Bergenhenegouwen stelt voor om dergelijke voorstellen in de structuur van de werkgroepen een stap verder te brengen. Het ministerie wil graag helpen en meedenken over vragen die er in de werkgroepen zijn en informatie leveren. Het is ongemakkelijk dat nu vijf of zes voorstellen in Den Haag moeten worden opgepakt. Dat doet onvoldoende recht aan de verantwoordelijkheden en de verhoudingen die er ook bij andere partijen zijn.

De heer Van Geel heeft in zijn inleidende zin in de brief ook aangegeven dat het een compromis is tussen gevoelens die er zijn over hoe met dit soort situaties moet worden omgegaan. De heer Van Bergenhenegouwen deed zojuist een voorstel. De heer Van Geel verzoekt een aantal geledingen aan dit forum om te reageren op het voorstel.

De heer Poelmans wil een poging doen om het ministerie te helpen in dit dilemma. Het verschil met het verleden is dat we nu denken niet over concrete voorstellen te kunnen praten, omdat het afwegingskader, criteria en nieuwe inzichten ontbreken. Die aspecten zijn nodig om de voorstellen afzonderlijk en in zijn totaliteit te beoordelen. De bewonersdelegatie stelde eerder voor om een koppeling te maken met het Schiphol Hinderplan. Daarvoor zal een toetsingskader worden ontwikkeld. Dit kan helpen om voorstellen te beoordelen, op basis van vragen als Wat zijn de consequenties en effecten per voorstel en Wat is de samenhang en de evenredigheid?. De minister heeft de regie genomen over Minder Hinder. De Kamer is geattendeerd op het vraagstuk van een nieuwe invulling van de ontwikkeling in het belang van de omgeving. De wetgever moet een kader scheppen. De werkgroep kan voor bewoners een eerste stap zijn om te beoordelen of nieuwe voorstellen en andere aspecten beter kunnen worden afgewogen. In die zin ligt de bal, waar die hoort, bij de overheid.

De heer Van Geel vraagt of dit impliceert dat de heer Poelmans hinderbeperkende structuur niet wil bespreken, omdat het kader er nog niet is.

De heer Poelmans stelt dat de voorstellen elkaar soms overlappen en beïnvloeden. De bewonersdelegatie ziet uit naar een datum voor het overleg over de mogelijkheid voor een toetsingskader voor het Schiphol Minder Hinderplan. Dat kan helpen bij het bekijken van de huidige en toekomstige voorstellen. Anders blijft men naar elkaar verwijzen. Het is de bedoeling om deze voorstellen op basis van het oude regime, wat eigenlijk achterhaald is en wat nieuwe normering nodig heeft, te gaan behandelen. Vandaar dus de combinatie die de secretaris heeft gezocht met een aantal vragen rondom de ORS-principes.

Mevrouw Van der Klis is het eens met de vorige spreker. Ze complimenteert de heer Poelmans voor zijn inbreng. Dat is precies zoals Provincie Noord-Holland er als bestuurlijke partij in staat. Vorig jaar december is een afspraak gemaakt over de omgang met hinderbeperkende voorstellen. Besloten is om er op een pragmatische manier mee om te gaan, gegeven de veranderende context. De facto zitten we in een andere tijd en in een interim-periode. Bestuurlijke partijen hebben er meerdere malen op aangedrongen om niet opnieuw in die sleur van hoe vroeger werd gewerkt te raken. Er zijn geen kaders om de voorstellen met zo'n reikwijdte en zoveel onderliggende vraagstukken te beoordelen volgens de principes die in de ORS altijd zijn gehanteerd. Bestuurders hebben er al lang afstand van genomen.

Richting de heer Van Bergenhengouwen merkt mevrouw Van der Klis op dat er geen sprake is van dat het over de schutting wordt gegooid. Vraagstukken worden neergelegd bij degene die daarover gaat en die daarin de regie moet pakken, in samenhang met alle trajecten die er lopen. Natuurlijk moet er op bepaalde momenten consultatie plaatsvinden. Het verzoek is nu om dat in samenhang met alle andere trajecten te bezien.

Ten aanzien van de brief is de suggestie van mevrouw Van der Klis, en dat sluit aan bij wat de heer Poelmans zei, om ten aanzien van die voorstellen die zich lenen als hinderbeperkende voorstellen in het kader van de operatie, met Schiphol te kijken hoe die in het Hinderreductieplan dan mede afgewogen kan worden. Er zouden niet opnieuw nieuwe werkgroepen moeten worden gestart.

De heer Van der Scheer zegt dat Schiphol binnen het Minder Hinder-programma altijd heeft aangegeven open te staan voor nieuwe suggesties. Dat heeft Schiphol willen doen middels de jaarlijkse ORS-ronde. Dat dit loket wordt opgehouden, dat steunt Schiphol.

Er is echter een divers pallet aan voorstellen ingediend, dat grotendeels de reikwijdte van het klassieke hinderbeperkende programma te buiten gaat.

In de agendacommissie is vastgesteld dat er een sterk verband is met een aantal Rijksprogramma's.

De lijn van Schiphol is altijd geweest om het te beleggen daar waar het hoort. Daarmee wordt het niet 'over de schutting gegooid'. Als daar een voorstel tussen zit dat bij Minder Hinder thuishoort, dan staat Schiphol daar zeker voor open.

De heer Van der Scheer is het niet eens met vorige sprekers over het afwegingskader. Binnen de ORS ligt er een net afwegingskader voor hinderbeperkende voorstellen. Het probleem is juist dat de ingediende voorstellen daar enigszins buiten vallen. Daarin moet gezamenlijk een weg worden gezocht.

Mevrouw Visser vindt het bemoedigend dat het ministerie, bij monde van de heer Van Bergenhengouwen, zegt hiermee aan de slag te willen gaan. KCCA vindt dit nog steeds een goed gremium om met elkaar over dergelijke zaken te praten. Mevrouw Visser wil de handschoen oppakken om te kijken of deze hinderbeperkende voorstellen op de één of andere manier in de voorbereiding

kunnen worden meegenomen. Als nu alles wordt gestopt, bijvoorbeeld omdat een nieuw afwegingskader en een nieuwe overlegstructuur ontbreekt, dan mogen goede ideeën niet verloren gaan. Mevrouw Visser ziet ook de noodzaak om helder te zijn in het afwegingskader voor de toekomst. Haar steun zit tussen de partijen in.

Mevrouw Tiel stelt dat het hier gaat om verwachtingenmanagement. In de afgelopen periode is met een onderwerp gestart, waarbij er gedurende het traject werd geconstateerd dat het op de verkeerde tafel werd belegd, of dat het door de veranderende context niet meer past om met deze persoon aan tafel erover te spreken. Het is niet meer aan de orde om de oude werkwijze van de ORS een hinderbeperkende maatregel te gaan voorstellen, zeker niet als deze niet binnen de eerder afgesproken kaders valt. De ORS zou de voorstellen op dit moment niet moeten uitwerken. De ORS heeft te maken met veel vrijwilligers. Mevrouw Tiel leerde in de afgelopen vijf jaar dat wat aan de voorkant wordt afgesproken over wat wel of niet mogelijk is, cruciaal blijkt als het gaat om vertrouwen.

De heer Spaanderman ziet een engte ontstaan als men zich te veel richt op alleen minder hinder. In het afgelopen jaar is er een extra dimensie bijgekomen, namelijk de omgang met volksgezondheid en leefklimaat. Dit vereist een andere benadering. Dat moet worden geagendeerd en hier is wetenschap voor nodig. Deze discussie over hinder moet breder worden geïnterpreteerd.

De heer Van Berghenengouwen kan de verschillende reacties goed plaatsen. Spreiden en concentreren is een vraagstuk dat in het kader van de Luchtruimherziening uitgevoerd wordt. Het is een cruciale vraag bij de bestuurlijke afweging.. Op dit moment is een ontwerpvoorkeursbesluit genomen, en wordt gewerkt aan een definitief voorkeursbesluit en daarna vindt de uitwerking plaats. Er is ruimte om met partijen zoals de ORS en andere bestuurlijke partijen daarover het gesprek te voeren. Dan komt men hier met elkaar in gesprek over allerlei afwegingen die daarin te maken zijn. Er ligt een voorstel in de Kamer voor een besluit om het aantal nachtvluchten terug te brengen naar 29.000. In de Luchtvaartnota is een breder perspectief geschetst. Dat moet de komende jaren worden uitgewerkt. Het Rijk c.q. het ministerie voelt de verantwoordelijkheid om daaraan invulling te geven. Net als wanneer het gaat over vraagstukken rondom leefomgeving en hoe daaraan, binnen de kaders van de Luchtvaartnota, verder invulling aan wordt gegeven. Die verantwoordelijkheid is er en die wordt ook opgepakt. De heer Van Berghenengouwen vraagt zich wel af hoe hij de voorliggende voorstellen in dat perspectief moet plaatsen.. Of er wordt gekozen voor de benadering van het Rijk om de trajecten in het kader van het Luchtvaartbesluit of de Luchtruimherziening voor te zetten en die met de kennis, die nu ook uit de voorstellen komt, verder op te pakken, of dit zijn trajecten die in ORS-verband verder worden uitgewerkt en waarvan op een later moment kennis wordt genomen. Voorkomen moet worden dat met deze brief ten onrechte allerlei verwachtingen worden gewekt over wat in het komende half jaar op deze vraagstukken verder nog kan worden ingebracht en wat in ORS-verband nog besproken zou kunnen worden.

De heer Van Geel stelt voor om hem als voorzitter de ruimte te geven om deze situatie en de standpunten in de brief kort te schetsen en te verwijzen naar de discussie die in september 2021 zal plaatsvinden over de transitie en wat er met de bestaande ORS gebeurt.

De heer Poelmans legt een verband met de aan de Kamer aangeboden petitie. De beste vorm van hinderbeperking is minder vliegen. Dan zijn vervolgens andere maatregelen voor een deel lapmiddelen. Ze zijn wel nodig.

Men kan elkaar de bal toespelen, in de goede zin van het woord, omdat er verschillende verantwoordelijkheden zijn. Enerzijds gaat het over de structuur van het overleg. Tegelijkertijd gaat het om de normen die gebruikt worden. Daar is sprake van veranderingen. Ook de procedure moet veranderen. Als het langer gaat duren voordat over voorstellen als zodanig en de procedure een discussie kan worden gevoerd, dan moet tegelijkertijd een stand still worden afgesproken. Dan moet nu in het kader van het LVB worden gesteld dat er niet mag worden ‘terug gegroeid’ naar 500.000 vluchten voordat het überhaupt aan de orde is. Het aantal vluchten moet blijven op het huidige niveau totdat duidelijk is welke hinderbeperking daadwerkelijk kan plaatsvinden. Omgevingskwaliteit moet leidend zijn. Hoeveel luchtvaart hebben we nodig in Nederland? Wat kan de omgeving aan? Dat zijn de vragen die moeten worden beantwoord, voordat kan worden gesproken over voorstellen, of voordat deze terzijde worden gelegd. Dat zou ook in de brief moeten staan.

De heer Van Geel constateert dat er hinderbeperkende maatregelen voorgesteld zijn. Er is geen draagvlak om die nu op de klassieke manier van de afgelopen jaren met elkaar op te pakken. De heer Van Geel stelt voor om dat aspect in september mee te nemen.

De heer Van der Scheer ondersteunt het antwoord van de heer Van Berghenegouwen. Vanuit de indieners wordt feitelijk gevraagd waar de zorgen en problemen zijn belegd en hoe het één en ander wordt opgepakt. Gevraagd wordt om vanuit het ministerie aan te geven wat de actuele stand van zaken is, hoe het vervolgproces verder verloopt en hoe iedereen betrokken wordt.

Mevrouw Visser sluit zich aan bij de woorden van de heer Van der Scheer. In de brief zou een link gelegd moeten worden richting Schiphol, waardoor de hinderbeperkende voorstellen ook via het ministerie naar Schiphol geleid kunnen worden, zodat het één en ander in portefeuille is op het moment dat de nieuwe afwegingskaders bekend zijn. Daarnaast is het belangrijk om een transitieplan op te stellen. De Raad van Toezicht moet daarop toezien en hoort in dat transitieplan aan te geven welke kaders worden gebruikt voor het werk en de activiteiten binnen de ORS gedurende de transitieperiode en ook wat er gebeurt op het moment dat het allemaal niet rondkomt voor het eind van dit jaar. Het is niet geheel juist dat kan worden teruggevallen op het juridisch model inzake de overlegstructuur, omdat de BRS er op dat moment uit is gestapt.

Mevrouw Van der Klis schaaft zich achter het voorstel van de heer Van Geel.

In reactie op de vorige spreker merkt ze op dat het erom gaat dat de ORS op de toekomst gericht is en dat er oplossingen zijn om alles in goede banen te leiden. De ORS moet de stip op de horizon voor ogen houden.

De heer Van Berghenegouwen kan het voorstel van de heer Van Geel ook steunen.

De heer Poelmans zegt dat, nog voor de zomer, een sessie is belegd over het afwegingskader voor het Schiphol Minder Hinder-plan. Hij wordt graag op de hoogte gesteld van de datum en de gevraagde input.

4. Stand van zaken hinderbeperkende voorstellen 2021

a. Voortgang in ORS-verband

A1. Gekromde eindnadering in de nacht om Uitgeest

De heer Spaanderman zegt benieuwd te zijn hoe de gekromde eindnadering in de nacht om Uitgeest zich gaat ontwikkelen. De herstart na Covid19 vindt hij beschamend. De dorpen Castricum, Akersloot, Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk worden zwaar getroffen door het gedrag van de luchtverkeersleiding. LVNL zet efficiency bovenaan haar lijstje. Dat betekent een korte route, afsnijden en kerosine besparen. De opgevraagde vliegbewegingen laten duidelijk zien dat er op dit moment een onwerkbaar situatie boven deze dorpen ontstaat. Dit mag geen voorloper zijn van de vaste routes. Vanuit de achterban komt naar voren dat men het lijkt op te geven in de regio. Het heeft geen zin om protest te laten horen. Met een gekromde eindnadering vanuit de bocht van Uitgeest zijn we er nog lang niet. Met een eventuele concentratie van vaste routes zijn we er helemaal niet. De gezondheid is een groot onderdeel. De hinder die op dit moment plaatsvindt in deze regio moet hoger op de agenda.

De heer Van Geel geeft aan dat het punt van de heer Spaanderman helder is en dat er een werkgroep wordt gevormd, waarbij ook LVNL aanwezig is om de punten die in de brief van de minister staan verder af te stemmen en uit te werken. Tevens wordt een start gemaakt met de in de brief genoemde nulmeting.

A2. Routeoptimalisatie Gouda

A3. Routeoptimalisatie Uithoorn

A4. Startprocedures en volgen van de SID

A5. Gebruiksprognose 2022

b. Minder Hinder-pakket Schiphol/LVNL

De heer Van der Scheer meldt dat het definitieve pakket na de consultatie is aangepast en is aangeboden aan de minister. De minister heeft aangegeven het pakket te toetsen op de ambitie. Ook wordt getoetst wat er met de opbrengsten van de consultatie is gedaan. Het ministerie heeft aangekondigd dat er een plan van aanpak wordt geconsulteerd aan de leden van het Regioforum. De minister zal zich een mening gaan vormen over het Minder Hinder-plan. In de tussentijd gaat Schiphol door met de uitvoering van de maatregelen. Via de website, nieuwsbrieven en via BAS wordt eenieder op de hoogte gehouden van actuele ontwikkelingen. Daarnaast zal periodiek worden gerapporteerd over de stand van zaken omtrent de uitvoering van de maatregelen.

De heer Van Berghenegouwen zegt dat de consultatie over de toetsing van het Minder Hinder-plan wordt gepland. Het plan van aanpak wordt op dit moment geschreven, waarna met betrokkenen in gesprek wordt gegaan.

Mevrouw Visser begrijpt dat er een plan van aanpak en een bijeenkomst komen. Zij vraagt of het plan van aanpak voorafgaand aan de bijeenkomst bekend kan worden gemaakt.

De heer Van Berghenegouwen moet het antwoord schuldig blijven. Hij zal navraag doen.

5. Nachtvluchtreductie en balanced approach

Presentatie door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De heer Van Hilten verzorgt een presentatie over het traject rondom de reductie van nachtvluchten op Schiphol.

De heer Döpp heeft een vraag over de balanced approach. Hij mist de balance in het slottraject. Hij is benieuwd welke nachtslots vervallen en waar die slots terechtkomen in de dag. De omgeving is niet goed meegenomen, maar de belangen van de airlines wel.

De heer Van Hilten antwoordt dat dit specifieke onderdeel gaat over het generiek registreren van het aantal nachtvluchten. Alle airlines moeten naar rato bijdragen. Het onderdeel slots en welke bewegingen dat zijn, zit in de technische uitwerking van het slottraject. De nachtsluiting is een veel gehoord element. Om die reden is in de Luchtvaartnota onderzoek aangekondigd.

Over de verplaatsing naar de dag merkt de heer Van Hilten op dat de start- en landingspieken op dit moment nagenoeg vol zitten. Pas wanneer er ruimte is in die piek kan een slot naar de dag worden verplaatst.

De heer Poelmans constateert dat dit besluit al tien jaar geleden genomen is. Het was bedoeld als hinderbeperking en als compenserende maatregel. De heer Poelmans is sceptisch over de volgende stappen die gezet worden. Gezondheid en leefbaarheid worden als laatste in de afweging betrokken. Er wordt te veel gekeken naar vermeende rechten van de luchtvaartsector. Bij de volgende stap zou de volgorde moeten worden omgekeerd: hinderbeperkende maatregelen moeten doorslag geven.

6. Rondvraag

a. Afscheid Haverkort en mevrouw Tiel

De heer Van Geel meldt dat de heer Haverkort door persoonlijke omstandigheden deze vergadering niet kan bijwonen. De heer Haverkort was in 2008 al betrokken bij het akkoord. Hij heeft lange tijd deel uitgemaakt van de bewonersdelegatie en die ook enige tijd geleid. De heer Van Geel heeft de bijdrage van de heer Haverkort gelezen die hij als delegatieleider uitsprak bij de oprichtingsvergadering van de Omgevingsraad in 2015. Daarna is de heer Haverkort nog teruggekeerd als clustervertegenwoordiger. Nu heeft hij zijn afscheid aangekondigd. Namens het Regioforum spreekt de heer Van Geel veel respect uit voor al het werk dat de heer Haverkort gedaan heeft. Vanuit deze vergadering zal hiervoor nog een blijk van waardering worden gegeven.

Mevrouw Tiel neemt eveneens afscheid. VNO-NCW was een nieuwkomer bij de Omgevingsraad. De heer Van Geel heeft mevrouw Tiel mogen ervaren als een degelijke en stabiele factor voor de Omgevingsraad. In zijn contacten met mevrouw Tiel heeft de heer Van Geel die heldere lijn zeer gewaardeerd, net als haar bereidheid om tegengestelde belangen in overeenstemming te brengen.

Mevrouw Tiel bedankt voor de mooie woorden. Robert Tieman is haar opvolger in de ORS. Zij zal vast nog weleens contact hebben met de ORS. Als beleidssecretaris Openbaar Bestuur zal mevrouw Tiel zich onder meer bezighouden met vormen van participatie.

In 2016 vond ze de opzet van de ORS heel bijzonder en zeker ook de manier waarop de delegatie van de bewoners werd gekozen. Sinds afgelopen jaar is het haar duidelijker geworden dat met stakeholders aan de voorkant goed moet worden afgesproken dat ze aan tafel zitten en waar ze wel en niet over gaan. Mevrouw Tiel wenst iedereen veel succes in de nieuwe structuur. Ze blijft bij VNO-NCW en inwoner van dit mooie Schipholgebied. Veel mensen in haar omgeving hebben hun baan te danken aan de mainport. Ze hoopt dat, links- of rechtsom, in balans met elkaar kan worden geleefd.

Mevrouw Tiel wenst iedereen veel succes en wil ook iedereen bedanken. Ze kijkt met veel plezier terug op de vele discussies, waarin iedereen elkaar probeerde te begrijpen. Veel dank is er aan de medewerkers van het ORS-bureau.

De heer Van Geel meldt dat projectsecretarissen Laura Kievit en Inge Lensink de ORS ook gaan verlaten. Hij bedankt hen voor hun bijdrage en ondersteuning in de afgelopen periode. Per 1 juli 2021 neemt Anniek van Wezel de taken van Laura en Inge over.

De heer Lutgerhorst vraagt of het RIVM-rapport 'Analyse gelijkwaardigheidscriteria 2019/2020 in de ORS besproken kan worden.

De heer Van Bergenhengouwen zegt dat het rapport aan de Tweede Kamer is aangeboden. Hij zorgt ervoor dat het RIVM-rapport via het secretariaat wordt gedeeld.

b. *Vaststellen verslag vorige vergadering en besluit openbaarmaking*

De heer Van Geel constateert dat opmerkingen zijn verwerkt in het verslag van de vorige vergadering. Het verslag van het Regioforum van 9 april 2021 wordt vastgesteld en zal worden gepubliceerd.

Op 8 oktober 2021 staat de volgende vergadering gepland. Mits het coronabeleid het toelaat, zal de vergadering in fysieke vorm plaatsvinden.

De heer Van Geel bedankt eenieder en sluit de vergadering om 11.25 uur.