

Verlag Regioforum – 8 oktober 2021

Aanwezig:

Dhr. P.L.B.A. van Geel
Dhr. G.J. Hermelink
Mw. N.M. Bruinenga
Mw. A.M. van Wezel

Voorzitter ORS
Secretaris ORS
Secretariaat ORS
Secretariaat ORS

Dhr. M.H. Bovy (vervangt W. de Zoete)
Mw. S.M.H. Willemsen (vervangt J. Olthof)
Dhr. P. Bakker (vervangt dhr. R. van Muilekom)

Provincie Zuid-Holland
Provincie Noord-Holland
Provincie Utrecht

Dhr. J.L. van den Heuvel
Dhr. H. Bouma
Dhr. W. Knop (vervangt V. Everhardt)
Mw. N. van Paasschen
Dhr. M.C. Waalewijn
(vervangt mw. M. van der Velde-Menting)
Dhr. S. Akkerman
Dhr. J. van Bergenhenegouwen
Mw. M. van der Helm
Dhr. H. Kooiman
Dhr. M. van der Scheer

Bestuurlijk cluster Groene Hart
Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
Bestuurlijk cluster Amsterdam
Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
Bestuurlijk cluster Zuidwest

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

Dhr. R. Lutgerhorst
Dhr. M. Döpp
Dhr. A. Hendriks
Dhr. P. J. Hesp
Dhr. D.W. Looman
Dhr. M.J. Poelmans
Dhr. R. van der Pol
Dhr. W.J.M. 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. D. Abels

Video Centrum Nederland
Het Notuleercentrum
Kwartiermaker ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

1. Opening en mededelingen

Dhr. Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze fysieke bijeenkomst van het Regioforum in Novotel Schiphol Airport in Hoofddorp.

a. Mededelingen

Dhr. Van Geel stelt Dhr. Hermelink voor. Hij is op 21 september jl. benoemd tot secretaris van de ORS. Namens allen spreekt Dhr. Van Geel dank uit voor het werk dat Johan Weggeman heeft verricht. Dhr. Weggeman is twaalf jaar actief geweest in de ORS en de voorgaande overleggen. Uit reacties is gebleken dat zijn deskundigheid, objectiviteit en de wijze waarop Dhr. Weggeman als mens opereerde zeer gewaardeerd werden.

Dhr. Hermelink zegt dat deze opdracht als secretaris in de Tweede Kamerbrief omschreven staat als een 'forse klus'. Als nieuw gezicht hoopt Dhr. Hermelink zo snel mogelijk met iedereen kennis te maken. Sommige gesprekken zullen samen zijn met de reeds aangestelde kwartiermaker, die zich ook zal voorstellen.

De taak die Dhr. Hermelink van IenW heeft meegekregen is om enerzijds de lopende zaken goed af te handelen, en anderzijds om samen met de kwartiermaker zo snel mogelijk stappen te zetten naar de nieuwe organisatie.

b. Ingekomen stukken, ter informatie

bijlage 1a: Rapport RIVM Analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol

bijlage 1b: Capacity Declaration Schiphol Airport Summer 2022

bijlage 1g: MKBA groei- en krimp Schiphol

Dhr. Van Geel vraagt of de ingekomen stukken nog aanleiding geven tot het stellen van vragen of het maken van opmerkingen. Er zijn wat wijzigingen geweest in de volgorde van de ingekomen stukken. Op verzoek van Aalsmeer is bijlage 1g als nagezonden stuk opgenomen.

Dhr. Lutgerhorst zegt dat bij dit agendapunt er drie actuele rapporten aan de orde zijn. Op de agenda staat niet het rapport van de Milieufederatie Nederland over wonen en vliegen. De vraag is wat de Omgevingsraad gaat doen met deze belangrijke rapporten, gegeven haar wettelijke taak.

Dhr. Poelmans heeft een opmerking bij het RIVM-advies. Daar wordt geconstateerd dat het nodige mis is met gelijkwaardigheidscriteria, met de dosis-effectrelaties en een aantal andere normen voor de luchtvaart. Er wordt geadviseerd om daar voorlopig mee door te gaan, totdat één en ander wordt herzien. De bewonersdelegatie vindt dat vandaag besloten moet worden dat het wordt herzien en dat niet akkoord wordt gegaan met het advies van RIVM om te blijven werken met verouderde normen. Deze discussie over normeren van hinder moet ook worden voortgezet in de opvolger van de ORS. Ook de bestuurders vinden dat met name de dosis-effectrelaties achterhaald zijn.

Dhr. Waalewijn zegt over de capaciteitsdeclaratie (bijlage 1b) dat er voor het tweede half jaar voor 2022 behoorlijke hoeveelheden slots worden vrijgegeven. De vraag is zowel aan het ministerie als aan de sector hoe men denkt te gaan sturen, in relatie tot de beheerste groei, die is aangekondigd.

Dhr. Döpp had dezelfde vraag over de capaciteitsdeclaratie. Eerder werd gesteld dat de slots die terugkomen, zouden worden ingehouden. Dat is een positief punt. Dhr. Döpp denkt aan andere percentages dan 1 procent. Waar denkt Schiphol zelf aan, hoe ver zou de luchthaven terug willen gaan?

Over de nachtvluchten: In de capaciteitsdeclaratie staat dat er nog updates komen. Waar wordt op gestuurd? Met een vermindering van 3.000 vluchten uitgesmeerd over de nacht, schieten de bewoners niets op. Het zou beter zijn als de reductie wordt geconcentreerd in een periode. In de periode tussen één en vier uur zijn er weinig vluchten; er zou een stilte- of rustperiode kunnen worden gecreëerd, in lijn met Frankfurt en Heathrow. Een eerdere reactie van het ministerie was dat dit te ingewikkeld zou worden.

Met de capaciteitsdeclaratie kan gestuurd worden per uur, half uur of twintig minuten. Er kunnen blokken worden aangewezen waarin wel of geen vliegverkeer is toegestaan.

Dhr. Döpp vraagt het ministerie of er een mogelijkheid is om goed te kijken of de reductie slim kan worden ingevuld.

De vragen die zijn gesteld over de capaciteitsdeclaratie worden beantwoord door Dhr. Van der Scheer.

Dhr. Van der Scheer: Het klopt dat in de capaciteitsdeclaratie de slots worden uitgegeven, voor zover de airlines de historische rechten op die slots hebben. Slots die geretourneerd zijn door airlines worden niet uitgegeven. Dat komt uit op een lager getal dan vijfhonderdduizend op jaarbasis. Dit wordt gedaan, vooruitlopend op de wettelijke instrumenten, die mogelijk worden opgenomen in LVB 1.

Hoe dit zich verhoudt tot stapsgewijs herstel. De verwachting is dat het rond 2024 weer op het oude niveau uitkomt. Schiphol is bezig om terug naar het oude niveau te gaan, los van de capaciteitsdeclaratie.

Dhr. Akkerman stelt dat de Schiphol Group een beeld schetst dat wordt gewerkt aan gecontroleerd herstel. Hij vraagt wat Schiphol daar zelf aan doet. Dhr. Van der Scheer schetst het beeld dat de markt zich stap voor stap ontwikkelt. Dat is wat anders dan dat Schiphol stuurt op 'Building back better'.

Dhr. Van der Scheer vertelt dat de slots die worden teruggegeven door de airlines, tot op heden niet opnieuw worden uitgegeven. Wat daar bij hoort is dat als die slots weer worden uitgegeven, dit op een verstandige manier gebeurt. Dan komt het uit bij het gesprek over het Beleidskader Netwerkkwaliteit en de instrumenten die de slotcoördinator heeft om te sturen op de slotuitgifte.

Dhr. Van der Scheer ziet dat daarin ook stappen worden gezet door het ministerie en de slotcoördinator.

Dhr. Akkerman vraagt of het 'Building back better-principe' alleen maar is gericht op de slots die ingenomen kunnen worden. Dat is nu dus 1 procent. Dus 'er kan nu invloed worden uitgeoefend op vijfduizend slots. Hij vraagt ook of de sector zich ook verantwoordelijk voelt voor 'Building back better'. En 'Building back better' ging vooral over geluid.

Dhr. Van der Scheer antwoordt dat Schiphol geen historische slots kan afnemen of terugnemen. Er moet niet alleen naar de slots worden gekeken, maar ook naar het net gerealiseerde aantal vluchten en wat er daadwerkelijk vliegt. Daar ziet men een veel groter herstel en veel grotere stappen.

Dhr. Kooiman antwoordt dat KLM zich zeker verantwoordelijk voelt. Er zijn diverse programma's binnen KLM waarbinnen wordt gewerkt aan CO2-reductie. Daarnaast wordt ingezet op biofuel en SAF. Bovendien produceren nieuwe vliegtuigen minder geluid. KLM heeft een investeringsprogramma om de vloot te vernieuwen.

Dhr. Poelmans heeft een procedurele opmerking. De vraag is hoe het 'Building back better-principe' wordt ingevuld. Bewoners zijn van mening dat de vijfhonderdduizend vluchten van Schiphol nog niet zijn verdiend. Er staat een rapport op de agenda, ter kennisneming van CE Delft, dat een heel andere invalshoek kiest. Als de ORS dat niet meer behandelt, dan in ieder geval door opvolging in de MRS. Wat is het goede luchtvaartbeleid voor Nederland en welke maatregelen zijn nodig om Schiphol in toom te houden.

Dhr. Döpp heeft nog een vraag over de slotuitgifte en het gebruik. Schiphol Group stelt dat het herstel beperkt is, omdat niet alle slots worden gebruikt. Dat klopt ook, maar maatschappijen kunnen ongebruikte slots opeisen. Het is nu nog beperkt, maar het kan zijn dat maatschappijen met veel capaciteit veel slots gaan opeisen. Dhr. Döpp wil het ministerie oproepen om instrumenten te ontwikkelen om dit te voorkomen.

Dhr. Spaanderman kwam in een van de sessies ter ore dat tachtig procent van de slots historische rechten heeft. Is dat percentage juist?

Dhr. Van der Scheer antwoordt dat genoemde 80 procent ergens anders vandaan komt. De slots die in de capaciteitsdeclaratie worden gedeclareerd, hebben alle historische rechten. Dus dat percentage ligt hoger. De 80 procent komt mogelijk uit de 'Use it or lose it-regel'. Als een airline 80 procent van haar slots gebruikt, dan krijgt de airline het volgende jaar de 100 procent weer terug. Daarbij wordt nog een voetnoot geplaatst: De 80 procent is ten tijde van de coronacrisis tijdelijk verlaagd door de Europese Unie, om lege vluchten te voorkomen. Mogelijk komt daar de 80 procent vandaan.

Dhr. Van Berghenengouwen heeft nog een aanvullende reactie op Dhr. Van der Scheer. Bij een dergelijk vraagstuk horen ook gecontroleerd herstel en andere maatregelen. Dat raakt ook aan de discussie over nachtvluchten. De beleidsruimte op nationaal niveau wordt voor een deel ook ingekaderd door Europese afspraken. Zo volgen veel zaken direct uit de slotregulering die op Europees niveau is vastgelegd. Geprobeerd wordt om daarin de maximale ruimte te zoeken, maar het is ook een leidend kader.

Dhr. Döpp stelde een vraag over nachtvluchten. Het is van belang om vast te stellen dat de stap van 32.000 naar 29.000 nachtbewegingen onderdeel uitmaakt van het Ontwerp Luchtvaarbesluit, zoals dat nu in behandeling is bij de Tweede Kamer. Totdat de parlementaire behandeling van het LVB is afgerond, kunnen geen stappen worden gezet om de voorgenomen reductie daadwerkelijk te implementeren.

Dhr. Van Berghenengouwen meent zich te herinneren dat dit eerder op de agenda heeft gestaan. Vorig jaar is aan ACNL gevraagd om samen met allerlei partijen te kijken -wanneer dat besluit straks

genomen is- hoe de implementatie vormgegeven kan worden. Als daarover nieuwe ideeën zijn, dan is de suggestie van Dhr. Van Bergenhenegouwen om ACNL daarvan in kennis te stellen. Of dat wat Dhr. Döpp voorstelt, ook praktisch uitvoerbaar is, dat kan Dhr. Van Bergenhenegouwen niet beoordelen.

c. Informatiesessies 2021

bijlage 1c: Overzicht informatiesessies 2021

Dhr. Van Geel geeft aan dat er binnenkort een informatiesessie van LVNL zal plaatsvinden. De Quicksan voor de Zuidoosthoek stond oorspronkelijk ook op de informatiesessie lijst, maar de Quicksan wordt op initiatief van IenW in een klankbordgroep besproken. Via het secretariaat kan men zich daarvoor aanmelden.

Mevrouw Visser zegt dat de KCCA (Kies College Cluster Aalsmeerbaan) blij is met de aankondiging van de Quicksan. Het lijkt erop dat iedereen (alle belanghebbenden en betrokkenen) zich kan aanmelden. Mevrouw Visser vraagt om nader overleg daarover. Graag zou mevrouw Visser ook een aantal rapporten betrekken, zoals het rapport van CE Delft en het eindadvies van Van Geel. Daarin staan ook opmerkingen over de Zuidoosthoek, met name ten aanzien van isolatie van woningen. Dat moet in de Quicksan meer aan de orde komen.

Wanneer Binnengebied wordt gedefinieerd als de 58 Lden contour dan is de Quicksan erg beperkt. De Quicksan zou het binnen-en buitengebied moeten omvatten. De KCCA doet mee aan de klankbordgroep.

Dhr. Van Geel begrijpt dat de bewoners graag betrokken willen zijn bij wat verder wordt besproken en welke informatie daarbij betrokken gaat worden. Hij vraagt Dhr. Van Bergenhenegouwen of deze vraag positief kan worden beantwoord.

Dhr. Van Bergenhenegouwen antwoordt bevestigend.

d. Kwartaalrapportage SOORS Q2-2021

Bijlage 1d. SOORS Kwartaalrapportage Q2-2021

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

e. Kwartaalmonitor Schiphol Q2-2021

Bijlage 1e. Kwartaalmonitor Schiphol Q2-2021

Dhr. Döpp verwijst naar de kolom 'verklaarbaarheid' met verschillende legitimatiegronden. Dat is allemaal duidelijk. Er is ook een kolom 'regenbuien', met een kolomkop 'nog niet gelegitimeerd'. Dhr. Döpp heeft daar moeite mee. Het is wel gelegitimeerd, want er is een operationele marge in het systeem van 5 procent en daar valt het allemaal binnen. Dhr. Döpp noemt dit omdat hij naar het concept RMI, zoals dat is voorbereid onder het nieuwe LVB, keek. Hier is het aantal legitimatiegronden verbreed. 'Regenbuien' is van het onderdeel 'operationele marge' naar een separate legitimatiegrond gegaan. Dat klinkt technisch, maar heeft implicaties. Zaken die bedoeld waren voor operationele ruimte zijn verschoven naar legitimatiegrond, dus ontstaat er procentueel meer speelruimte. In het verleden zijn er legitimatiegronden bijgekomen, maar tegelijkertijd is de operationele ruimte verkleind, met een verhoging van 90 naar 95. Dat zou nu ook gedaan moeten

worden. In het traject is iets misgegaan, dat er meer ruimte is gecreëerd in strijd met de Alders-afspraken en de brief waarnaar wordt verwezen.

Het is als wijzigingsverzoek ingediend bij de secretaris van de ORS. Wijzigingsverzoeken zijn doorgezet naar het ministerie, met het verzoek ernaar te kijken. De reactie die kwam op die wijzigingsverzoeken was dat de ORS daarover advies moest uitbrengen en toestemming moest verlenen.

Bewonerswijzigingsverzoeken die netjes via de procedure zijn ingediend worden afgewezen, want het moet via de ORS verlopen. Anderzijds zijn er 'een-tweetjes' tussen LVNL en het ministerie om zaken te wijzigen. Dhr. Döpp geeft aan dat het vreemd op hem overkomt dat er dingen buiten de ORS om worden veranderd.

Dhr. Van Bergenhenegouwen kan de discussie niet direct plaatsen. Vorig jaar is gesproken over het Ontwerp LVB, waarin getracht is om alle afspraken die aan deze tafel zijn gemaakt vast te leggen. Het Kabinet heeft een besluit genomen over het Ontwerp LVB. Dat is in procedure gegaan. Er zijn zienswijzen ingediend. Het ministerie heeft LVNL om een uitvoeringstoets op het LVB verzocht. Dhr. Van Bergenhenegouwen sluit niet uit dat dit onderwerp ook in het kader van die uitvoeringstoets aan de orde komt. De minister zal daarover een oordeel moeten vellen. Dhr. Van Bergenhenegouwen werpt van zich af dat er buiten deze tafel om en buiten de afspraken die er zijn gemaakt, wordt besproken om in LVB dingen op te nemen waarover niet met elkaar is gesproken.

Mevrouw Van der Helm (LVNL) sluit aan bij woorden van Dhr. Van Bergenhenegouwen. Zij wil het beeld rechtzetten dat er 'een-tweetjes' plaatsvinden. Dit is een andere discussie dan dit agendapunt. Elke kwartaalrapportage wordt gepubliceerd. Naar aanleiding van de rapportage was er de vraag over het RMI. Dat is een ander agendapunt.

Dhr. Poelmans zegt dat het een voorbeeld is van een probleem waarbij er sprake is van een rechtsvacuüm. Het Alders Akkoord geldt totdat er iets anders voor in de plaats is gekomen. Er is geen beleidskader in de plaats gekomen voor dit soort dingen. Net werden de informatiesessies genoemd. Dat zijn onderwerpen waarvoor advisering nodig is. Het is eigenlijk de agenda voor de nieuwe MRS. Er moet een zorgvuldige procedure zijn over allerlei besluiten en de advisering erover; de governance en de participatie. Daarover komt de vergadering straks te praten bij het vervolg op het Advies Van Geel. Er zijn te veel kleine dingen die tussen wal en schip vallen. Het LVB is in conceptversie besproken, maar de tekst die nu bij de Tweede Kamer ligt, is een andere dan welke is besproken. De vraag is hoe het bij een LVB, als voorbeeld, gaat met de zienswijzen die zijn ingediend. Het is heel belangrijk dat in de toekomst dergelijke kwesties worden voorkomen.

Dhr. Van Geel onderschrijft dat in een nieuwe structuur helder moet zijn wat wel of niet wordt besproken en met welke status.

Dhr. Akkerman vraagt LVNL of de analyse die is gemaakt, dat de regenbuien voorheen onder de vijf procent uitzondering vielen maar nu niet meer, juist is en dat er meer ruimte is gecreëerd voor uitzonderingen. Daarmee komt de gelijkwaardige bescherming onder druk te staan.

Mevrouw Van der Helm zal dat in overleg met het ministerie moeten uitzoeken.

f. *Kwartaalmonitor Schiphol Q3 2021*

bijlage 1f: Schiphol kwartaalmonitor Q3 gebruiksjaar 2021

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

2. **Follow-up Eindadvies Van Geel**

Mondelinge toelichting door ministerie van IenW

Dhr. Van Berghen verwijst naar de brief van afgelopen woensdag aan de Kamer over het vraagstuk hoe na 1 januari 2022 wordt verder gegaan richting een Maatschappelijke Raad. Er is behoefte om met elkaar een stip op de horizon te zetten en tussentijds te zoeken naar een structuur die de gelegenheid biedt om met elkaar in gesprek te blijven.

Voor de zomer is, mede naar aanleiding van de gesprekken hier, in de Kamer de vraag gesteld hoe het ministerie ervoor gaat zorgen dat er -gegeven de politieke situatie waarin er voor de zittende bewindslieden relatief weinig ruimte is om grote richtinggevendende besluiten te nemen- continuïteit van de bestaande ORS in het perspectief van het Advies Van Geel behouden blijft. In de afgelopen maanden is er door onder meer de vorige secretaris werk verricht om voortgang te blijven boeken. Met de brief die woensdag jl. naar buiten is gegaan, is getracht aan die brede behoefte invulling te geven door een richting te kiezen, die in lijn met het Advies Van Geel, een fundament legt in het neerzetten van een nieuwe structuur waarin een Maatschappelijke Raad een belangrijke rol moet gaan spelen. Er wordt op drie fronten gewerkt. Samen met de BRS wordt op dit moment gewerkt aan het vastleggen van afspraken in het kader van de samenwerking met de stuurgroep. Ten aanzien van de maatschappelijke raad zijn voorstellen gedaan -in lijn met het Advies Van Geel- waarmee eerste stappen worden gezet in de omvorming van de huidige structuur naar een Maatschappelijke Raad. Op het punt van informatievoorziening worden in de komende periode ook de noodzakelijke stappen gezet om te waarborgen dat alle beschikbare informatie op een goede manier kan worden gebruikt en ingezet. Dan ligt er een grote opgave voor allen en in het bijzonder voor het departement richting de toekomst. Om de besluitvorming op een goede manier te kunnen voorbereiden, ook in een gezamenlijk gesprek met de partijen die dat aangaat, is begin september 2021 naast een secretaris ook een kwartiermaker -Dhr. Abels- aangesteld om het gesprek met de ORS en andere partijen zo goed mogelijk voor te bereiden. Hopelijk kan straks in vliegende vaart in de nieuwe structuur worden gewerkt. De besluitvorming daarover, die op politiek niveau moet gaan plaatsvinden, kan hierdoor zo goed mogelijk worden voorbereid.

Dhr. Van Berghen is benieuwd naar de reactie op het voorstel zoals dat in de brief is gedaan. Hij hoopt dat eenieder het ook herkent uit de gesprekken die daarover hebben plaatsgevonden.

Dhr. Van Geel geeft als voorzitter / bestuurder van de Stichting aan dat de Raad van Toezicht zich in de zomer zorgen maakte over de continuïteit van de ORS en of er voldoende basis was om op een verantwoorde manier hun taak als toezichhoudend orgaan te kunnen vervullen, met name ingegeven door de op dat moment nog ontbrekende besluitvorming over de toekomst van de ORS en ook ingegeven door het feit dat de BRS heeft laten weten per 1 januari 2022 geen financiële bijdrage meer te zullen leveren.

In overleg met de Raad van Toezicht is geconstateerd dat er een zodanige financiële positie is dat, ondanks dat de BRS niet meedoet, de Raad van Toezicht en het bestuur het verantwoord vinden om de transitiefase in te gaan; met andere woorden niet tot liquidatie over te gaan en ook geen voorstel aan de ORS voor te leggen om dat te doen. Dat betekent wel dat er een minimalistische invulling moet worden gegeven, omdat er een fors bedrag wegvalt in het komende jaar. Wanneer er

projecten voortvloeien uit het werk, ter voorbereiding van de nieuwe structuur en ingevuld door de kwartiermaker in overleg met de ORS, maar ook als er politieke besluitvorming plaatsvindt over de toekomst, zal opnieuw bekeken moeten worden wat de financiële situatie is en of die projecten uitgevoerd kunnen worden. Dit ter aanvulling, om aan te geven dat dit een werkbare manier is voor de komende tijd. Dat heeft er ook toe geleid dat Dhr. Van Geel heeft aangegeven, en eerder ook in overleg met het ministerie, dat hij per 1 januari doorgaat als voorzitter. Dit gelet op de zojuist geschetste context ten aanzien van de financiën en de zekerheid dat samen met elkaar wordt verdergegaan.

Dhr. Abels stelt zich voor. Hij is net gestart als kwartiermaker. Hij zal vele aanwezigen de komende tijd spreken. Dhr. Abels heeft meer dan twintig jaar ervaring in luchtvaart. De laatste twee jaar heeft hij zich vooral met maatschappelijke vraagstukken beziggehouden. Deze opdracht is een combinatie van een sector waarin Dhr. Abels zich graag beweegt en een maatschappelijke missie. De toekomst is de maatschappelijke raad en het Omgevingshuis. Daarover zijn ideeën, maar er moet nog veel worden uitgewerkt. De weg er naartoe zal in een plan van aanpak worden opgeschreven. Het is een korte termijn tot 1 januari. Men kan ervan vinden wat men wil, maar de situatie is dan echt anders. Middels de dialoog zal tot goede ideeën worden gekomen die deugen. De zaal ziet er dan anders uit. Hoe het wordt ingevuld? De bewonersvertegenwoordiging wordt verbreed. Dat is heel helder verwoord in het rapport Van Geel. Participatie zal niet hetzelfde verlopen zoals dat nu gebeurt. Daar komen nog plannen voor. Dat zijn op korte termijn dingen die echt af moeten zijn wanneer januari zijn intrede doet.

Dhr. Poelmans vindt het vreemd dat verlenging van het voorzitterschap nog nodig is. Van Geel heeft zijn advies een tijd geleden afgeleverd. De bestuurlijke, politieke malaise die het land teistert, heeft invloed op het luchtvaartbeleid, zowel organisatorisch als inhoudelijk. Er is een jaar lang met Berenschot overlegd hoe de invulling van de Maatschappelijk Raad en de nieuwe structuur zou moeten zijn en er is de afgelopen maanden een verkenning geweest. Wat de bewoners betreft had de ORS niet opgeheven hoeven worden. Jongeren hadden lid kunnen worden van de ORS. Misschien interessant om te weten waarom zij dat niet doen. In de ORS ziet men gelukkig ook vrouwen. ORS stond open voor iedereen, die mee wilde doen. Dat zal in de toekomst ook zo zijn.

De brief van de minister bevalt de bewonersvertegenwoordiging niet. Er staat niets in de brief over de Maatschappelijke Raad Schiphol. Er wordt terecht gezegd dat er nu overleg is over het goed samenwerken van de overheden. Dat werd in het verleden gemist. Vanmiddag wordt gesproken met de bestuurlijke regio van de BRS, Schiphol en de luchtvaartsector over de luchtruimherziening. Dat is een belangrijk onderwerp. Daar willen de burgers bij zijn en over meedenken. Dat is in het verleden ook gebeurd.

De bewonersvertegenwoordiging wil dus dat er snel aan de slag wordt gegaan met de invulling van een nieuw overlegmodel. Daarbij zijn burgers onmisbaar. Het gaat om hun gezondheid en hun leefomgeving. Schiphol moet zich aanpassen aan de omgeving en niet de omgeving aan Schiphol. De bewoners willen op zowel beleidsmatige onderwerpen als de invulling, uitvoering en de handhaving - zaken die in het verleden niet goed verlopen zijn - een nieuw model hebben. Als alle partners aan tafel daaraan meewerken dan komt het misschien toch nog een keer goed.

Mevrouw Visser meldt dat er al jaren met elkaar wordt gesproken over hoe het in de toekomst verder moet. In de Berenschot rapportages is veel tijd gestoken, ook vanuit de bewoners. Het is jammer dat het nu in een soort vacuüm terecht is gekomen en dat nog weer een tijd gaat duren

voordat er zekerheid en duidelijkheid is. De achterban is teleurgesteld over de lange duur, maar ook met betrekking tot de toekomst zijn er grote zorgen.

Het verbreden en moderniseren van de bewonersorganisaties, zoals dat in de brief wordt aangekondigd, wordt onder de achterban op een andere manier beleefd. Jongeren, vrouwen en mensen van een andere afkomst konden zich altijd al aansluiten bij de ORS. De bewoners vragen zich af hoe die verbreding en modernisering daadwerkelijk gestalte moet gaan krijgen en of vanaf 1 januari nog op een goede manier permanente en een kwalitatief goede bewonersvertegenwoordiging kan worden neergezet. In de achterban van de cluster Aalsmeerbaan buitengebied haakt men massaal af. Een aantal inwoners heeft ook gezegd dat ze daadwerkelijk persoonlijk is benaderd toen de ORS werd ingesteld in 2015 door leden van de gemeenteraden en wethouders. Ze zouden dan kunnen meepraten over wat er gebeurt in hun omgeving op het moment dat Schiphol groeiplannen zou hebben. Toen waren de groeiplannen tot 500.000. Men ziet hoe dat is uitpakkt. Bewoners voelen zich in de steek gelaten door de bestuurders, die hun indertijd hebben gevraagd om actief mee te gaan doen aan deze overlegstructuur.

Mevrouw Visser wenst Dhr. Abels veel succes. Het is goed dat hij gezondheid als invalshoek heeft.

Daar gaat het de bewoners om. Hoe kan men gezond blijven leven in deze omgeving?

Het draagvlak is op dit moment slecht. Mevrouw Visser hoopt dat daarover wordt nagedacht en ook over de vraag hoe de huidige situatie met bewonersorganisaties wordt afgehecht. Een soort geruisloze overgang zonder een duidelijk 'afscheid' van de manier waarop met elkaar is omgegaan zou niet goed zijn.

Richting het ministerie merkt mevrouw Visser op dat het van groot belang is dat het draagvlak binnen bewoners wordt verbeterd.

Zojuist was er de discussie over procedures, formules en percentages. Ook Schiphol en LVNL kunnen anticiperen op bijvoorbeeld de wetswijziging over nachtvluchten. Daarmee zou het draagvlak naar de toekomst kunnen worden verbeterd.

De BRS heeft opgezegd, waardoor de BRS geen deel meer uitmaakt van de ORS per 1 januari.

Mevrouw Visser is benieuwd of de sector nog wel deel uitmaakt van de ORS vanaf 1 januari.

Dhr. Akkerman is blij dat de voorzitter nog een half jaar wil blijven. Hij is nu het collectieve geheugen. De BRS heeft het lidmaatschap per 1 januari opgezegd. Tegelijk heeft de voorzitter in zijn advies gezegd dat er één bestuurlijke kolom moet komen, waarbij de overheid als één overheid opereert. Dhr. Akkerman was gisteren bij de voorzitter van de BRS op bezoek. Die geeft aan dat de participatie voor Schiphol onder de verantwoordelijkheid van het ministerie valt. Dat is juridisch-technisch waarschijnlijk ook zo. Dhr. Akkerman is benieuwd hoe provincies en gemeenten betrokken blijven, advies geven of meedenken bij de vormgeving van de nieuwe maatschappelijke raad. Gaat dat via het ministerie. Gaat de voorzitter daarvoor zorgdragen? Dhr. Akkerman wil dat weten omdat hij merkt dat de achterban, ofwel omwonenden, zich daarover zorgen maken. De relatie voor mensen in de omgeving met hun directe bestuurders is heel belangrijk. Het lijkt erop dat het via een 'loop' uiteindelijk bij het ministerie terechtkomt. Hij is heel benieuwd hoe de provincies en gemeenten betrokken (willen) worden bij de vorming van de nieuwe maatschappelijke raad.

Dhr. Van Geel is nu positiever over de mogelijke ontwikkelingen dan in de zomer. Gezien de politieke besluitvorming en de positie die de BRS innam, ook in relatie tot de financiën van de organisatie. Dan was er ook nog de onzekerheid of dat tot een situatie zou leiden dat er een zekere basis ligt van vertrouwen. Dhr. Van Geel vindt dat het ministerie, de bewoners, maar ook de politiek in de Tweede Kamer commissie en de Raad van Toezicht het nu goed hebben opgepakt, met de mogelijkheden die

ze hebben. Dat komt tot uitdrukking in de benoeming van de nieuwe secretaris en de kwartiermaker. Het geeft aan dat er een gevoel bestaat van: we gaan niet liquideren op 1 januari. Anderzijds zijn er ook uitdagingen. Dhr. Van Geel wil ingaan op het punt van Dhr. Akkerman. Het zal voor Dhr. Van Geel als voorzitter, maar ook voor de kwartiermaker, de komende tijd belangrijk zijn hoe de BRS aanhaakt bij deze structuur. Dat is een reële vraag en een reël punt omdat in het Advies Van Geel voorzien is dat de overheden -in brede zin die ene overheid- de Maatschappelijke Raad gebruikt als kader voor participatie en advies waar nodig. Als de wil er niet is, of het wordt niet gedaan, dan raakt dat een essentieel element.

Positief is dat de BRS heeft gezegd dat het feit dat de BRS nu niet meebetaalt, geen enkele betekenis heeft om te oordelen hoe de BRS gebruik zal maken van de Maatschappelijke Raad. De BRS is daar positief over en zal de Maatschappelijke Raad gebruiken voor participatie.

Mevrouw Willemsen onderbreekt de voorzitter met de opmerking dat dit niet helemaal klopt.

Dhr. Van Geel zegt dat hij het gesprek zo heeft geïnterpreteerd. Hij verzoekt mevrouw Willemsen dadelijk aan te geven wat niet klopt.

Dhr. Van Bergenhenegouwen geeft zijn indruk van wat in de afgelopen periode is gedaan en formuleert dat als 'het glas halfvol'. In de context van waar het nu staat heeft het ministerie weinig laten liggen om in ieder geval de gewenste richting te kunnen bepalen. Dhr. Van Bergenhenegouwen is blij dat met elkaar overeenstemming is bereikt over die richting, die aansluit bij het Advies Van Geel.

In de brieven zijn voorbeelden genoemd. Het ministerie gaat aan de slag met het begrip basisparticipatie. De kwartiermaker gaat verder invulling geven. Aan de discussie van de afgelopen jaren is met elkaar veel waarde gehecht. Dat daarover meer en constructieve gesprekken worden gevoerd. Met elkaar moet ruimte worden gezocht om de manier waarop het nu gebeurt wat te veranderen. Alles met het doel om het beter te maken.

Hetzelfde geldt voor de verbreding en modernisering van het maatschappelijk overleg. Dat met elkaar wordt gekeken of er, in aanvulling op de partijen en groepen die aan tafel zitten, nog anderen zijn die willen meepraten over de vraagstukken die rondom de luchtvaart en Schiphol spelen, lijkt Dhr. Van Bergenhenegouwen een goede richting.

Daarmee is het eindresultaat nog niet behaald, maar de richting naar de Maatschappelijke Raad, zoals die gezamenlijk wordt gewenst, is gezet met de stappen die deze week in de brief zijn aangekondigd. Natuurlijk moet dat met elkaar worden opgepakt. Met de nodige energie en positieve gerichtheid kunnen de nodige stappen worden gezet om de structuur van het overleg en uiteindelijk ook de agenda en daarmee de kwaliteit van de besluitvorming en de participatie daarover op een goede manier te waarborgen. Dat is het doel dat allen 'in the end' willen nastreven.

Dhr. Van der Scheer reageert allereerst op het agendapunt. Schiphol hecht veel waarde aan een goede dialoog met haar omgeving en daarmee aan het draagvlak voor de nieuwe structuur. Daar spant Schiphol zich ook voor in. Dhr. Van der Scheer erkent en herkent ook dat het draagvlak er nog niet helemaal is. Schiphol deelt het gevoel van haast en doorpakken. Tegelijkertijd ziet Dhr. Van der Scheer ook de beperkte mogelijkheden met het demissionaire Kabinet, waardoor niet zoveel voortgang kan worden gemaakt als gewenst. Schiphol Group is blij met de brief omdat er zorgen waren over het vacuüm wat dreigde te ontstaan. Dat er per 1 januari voortgang is en dat er iets

staat, is Schiphol blij en doet mee. Er komt geen brief van opzegging. In de uitwerking moet worden gekeken in welke vorm Schiphol Group meedoet.

Mevrouw Van der Helm zegt dat dit laatste ook geldt voor de LVNL.

Dhr. Poelmans heeft als uitgangspunt dat de ORS niet kan worden opgeheven voordat de MRS wettelijk is ingesteld. In de Tweede Kamer is dat in juli door de minister, toen nog in functie, toegezegd. Er mag geen vacuüm ontstaan. De bewonersvertegenwoordiging heeft een wettelijk adviesrecht en dat moet in de toekomst worden gegarandeerd. Anders gaat het om een ander model. Dat kan ook. In samenlevingen waar men wat ruwer met elkaar omgaat, wordt er verbaal gevochten. Dat is op dit moment ook al gaande in het luchtvaartbeleid. Er zijn verschillende vormen om tot overeenstemming te komen en de belangen af te wegen. Dhr. Poelmans heeft net de belangen genoemd van de bewoners: gezondheid en leefomgeving. De belangrijkste dingen die er zijn, vooropgesteld dat men voedsel heeft. Vliegen voor 25 euro naar Barcelona om daar koffie te drinken, past daar niet in. Dat geldt ook voor klimaatoverwegingen, gezondheid, woningbouw en duurzaamheid. Dat zijn redenen om kritisch te kijken naar de grote onnodige groei van de luchtvaartsector. Daarover willen de bewoners meedenken. Ze doen een beroep op de bestuurders om het nieuwe model te koesteren. Het oude model was – en daar is voor velen niets mis mee, een poldermodel. Dat was ook de bedoeling bij de opzet van de ORS. Overleg hoeft niet aan één tafel te zijn. Het kan aan meerdere tafels. Die tafels moeten wel met elkaar praten. Vandaar dat de bewoners van het komende overleg verwachten dat de bestuurlijke kolom, de bestuurlijke tafel, de agenda vult van de maatschappelijke tafel. Die adviseert in het kader van een democratisch proces, zoals men dat kent. Dat kan op verschillende niveaus zijn. Dat kan lokaal, provinciaal en landelijk zijn. Aangezien luchtvaart landelijk is, of zelfs internationaal, is een voorbeeld waar het misgaat de regeling van allerlei vormen van geluidshinder. Interessant is dat de Europese richtlijn 'Omgevingslawaaï' heet. Niet omgevingsgeluid. Nederland heeft dat wat gebagatelliseerd. Er zijn verschillende vormen van geluid. Dat begint met geluid van de weg, vervolgens het geluid van bedrijven en spoorwegen. Luchtvaart blijft buiten beschouwing. Een belangrijk vraagstuk voor de toekomst is: wonen of vliegen. Het kan niet op dezelfde plaats. Uiteindelijk ligt er een verantwoordelijkheid van overheden op alle niveaus. Gemeenten moeten het samen doen met de provincies en het Rijk. Een belangrijke coördinatiefunctie ligt bij het Rijk. De maatschappelijke raad, en daar zullen ook jongeren inzitten en andere personen van diverse pluimage, moet worden gevoed op alle punten van beleid en uitvoering van de luchtvaart. Als dat niet het geval is dan ontstaat een fragmentarischer overleg. Daar heeft niemand baat bij. Dhr. Poelmans doet nogmaals een dringend beroep op allen aan tafel als daarbuiten, ook het parlement, om te zorgen dat er een behoorlijk overlegmodel is, zoals men dat in Nederland gewend is. De bewonersvertegenwoordiging wil daaraan meewerken, ondanks dat er in de achterban velen zijn die twijfelen of dat gaat lukken. Het zal aan de bewonersvertegenwoordiging niet liggen.

Mevrouw Visser sluit zich voor merendeels aan bij de woorden van Dhr. Poelmans. Behalve dat de bestuurders de agenda bepalen, is het ook belangrijk dat de maatschappelijke raad zelf ook een agenderingsrecht krijgt, om onderwerpen die bestuurders misschien niet op de agenda zetten als het gaat om de inpassing van Schiphol in de omgeving. Dat is voor de bewonersvertegenwoordiging een belangrijke voorwaarde voor de maatschappelijke raad, om straks met de sector die inpassing van Schiphol in de omgeving op een betere manier gestalte te geven dan in het verleden is gebeurd.

Dhr. Poelmans vult aan dat het adviesrecht inderdaad ook het initiatief nemen tot eigen onderwerpen inhoudt.

Dhr. Van Geel vindt dat er een goede structuur moet zijn, maar ook een goede relatie tussen de maatschappelijke raad en de overheden.

Mevrouw Willemsen merkt op dat dat ook niet ter discussie staat.

Dhr. Van Geel vraagt zich af wat er dan wel ter discussie stond. Het was de enige strekking van zijn verhaal.

Hij stelt voor om de komende maanden met positieve energie in te gaan. Hij bedankt voor de constructieve opstelling om te bouwen aan een nieuwe structuur.

Dhr. Lutgerhorst stelde eerder de vraag wat de Omgevingsraad gaat doen met het eerder geciteerde rapport.

Dhr. Van Geel spreekt van een terechte vraag. Zolang er nog geen nieuwe structuur is, wordt gewerkt met de huidige structuur. De realiteit is dat er sprake is van een beleidsarme situatie. Het voorstel van Dhr. Van Geel is ten aanzien van de genoemde elementen in het plan van aanpak goed te beschrijven wat er wel of niet gedaan wordt. Die vraag zou hij in dat verband willen beantwoorden. Om nu aan te geven dat het rapport wel of niet wordt opgepakt, dat kan Dhr. Van Geel op dit moment niet. Activiteiten zullen worden beschreven in een plan van aanpak en in de begroting. Dhr. Van Geel kan niet ontkennen dat er sprake is van een tussenfase.

Dhr. Lutgerhorst meldt dat op dit moment er sprake is van een bijzondere situatie door de politieke lacune die er in Nederland heerst. De concept luchtvaartnota moet door de politiek worden vastgesteld. In dat kader kunnen de drie betreffende rapporten een belangrijke rol gaan spelen. Dhr. Lutgerhorst vraagt om daar prioriteit aan te geven, zodat de mogelijkheid bestaat om de politiek daarover te adviseren. Dat is de wettelijke taak van de Omgevingsraad.

Mevrouw Visser schetst een situatie waarin binnen korte tijd ineens een Kabinet is geformeerd en dat de Luchtvaartnota er snel doorheen gaat. Wat is dan de status van de ORS? Er is dan nog geen MRS. Een fall-back scenario, voor het geval dat het ineens allemaal heel snel gaat, zou besproken moeten worden.

Dhr. Van Bergenhenegouwen spreekt van een als-dan-vraag. Met wat er nu wordt gedaan en waarmee de kwartiermaker aan de slag gaat, worden stappen in de goede richting gezet. Op het moment dat er een nieuw Kabinet is, zullen er vermoedelijk scherpe kaders komen voor hoe de toekomst van de luchtvaart wordt gezien. Daarin kan openlijk met elkaar de agenda worden bepaald. Het tempo waarin dat gaat is onbekend. Zorgvuldigheid is nodig om vanuit de verantwoordelijkheid van het ministerie met de volgende bewindspersoon te bespreken welk vraagstuk als eerste wordt opgepakt. Daarom is dat wat we nu al doen juist zo belangrijk. Dat er richting wordt gegeven en er een structuur is waardoor het gesprek met elkaar kan worden gevoerd. Dat er geen zwart gat ontstaat tot 1 januari 2022.

Dhr. Van Geel benoemt de oplossing als volgt. Op het moment dat zich ontwikkelingen voordoen in een als-dan-situatie en dat er snel zwaarwegende besluiten genomen worden in een proces of inhoudelijk rondom Schiphol, die de bevoegdheden van de huidige ORS raken dan wel preluderen op de nieuwe rol als maatschappelijke adviesraad, dan wordt met het Regioforum snel overleg gevoerd over hoe het vanuit die kaders hierop nog terug gekomen kan worden. Dat niet in de volle breedte maar alles hier ter discussie wordt gesteld, maar binnen de huidige kaders en wettelijke taken van de ORS, respectievelijk vooruitlopend op een nieuwe structuur.

Dhr. Lutgerhorst benadrukt dat de 3 door hem genoemde rapporten van groot belang zijn bij de politieke besluitvorming over de luchtvaartnota. Het is prima als het vooruit wordt geschoven en in de nieuwe Maatschappelijke Raad aan de orde wordt gesteld, maar dan wordt er geen recht gedaan aan deze 3 rapporten. Hij wijst erop dat de taak van de ORS duidelijk is. Die staat in de wet omschreven. Zolang de ORS niet opgeheven is, is dit de taak.

Dhr. Van Geel zegt dat dan wordt bekeken wat de taken nog zouden kunnen zijn vanuit de huidige ORS-rol, respectievelijk de nieuwe. Deze rapporten kunnen dan heel relevant zijn. De informatie wordt daar dan bij betrokken. Het is zorgvuldig dat geen dingen overhoop worden gehaald als het niet nodig is in de procesgang. Als het wel nodig is, zal adequaat worden gereageerd.

3. Voordracht herbenoeming 3 leden Raad van Toezicht SOORS

Dhr. Van Geel stelt voor om met de herbenoeming van deze leden van de Raad van Toezicht in te stemmen. Hij constateert dat de vergadering akkoord gaat met de voordracht.

Mevrouw Visser begrijpt dat de herbenoeming noodzakelijk is om de juridische positie van werknemers binnen de ORS te waarborgen. Er treedt straks wel iets vreemds op. De huidige leden van de Raad van Toezicht hebben geen relatie (gehad) met bewoners. Straks in de Maatschappelijke Raad is er dan een Raad van Toezicht. Dat geldt ook op het moment dat ontslag aan de orde is. Straks zullen twee partijen, te weten de sector en bewoners, de Raad van Toezicht moeten ontslaan. Dat is dan de nieuwe situatie vanaf 1 januari. De bewonersvertegenwoordiging vindt dat een toekomstige Raad van Toezicht een link moet hebben met de bewonersorganisaties.

Dhr. Van Geel vertelt dat het belang van de Raad van Toezicht continuïteit is. De RvT laat alle mogelijkheden open voor de structuur die straks wordt gekozen. Misschien wordt er een structuur gekozen zonder Raad van Toezicht, bij wijze van spreken. Zolang er niets is moet een degelijke Governance worden gehanteerd en verantwoordelijkheid worden genomen. De RvT is bereid om alles op zich af te laten komen en om daarover te spreken en de rol van de RvT daarin te bepalen. Dhr. Van Geel dankt de vergadering voor het vertrouwen. Ook al is het een RvT op afstand, de betrokkenheid is groot.

4. Gebruiksprognose Schiphol 2022

Dhr. Van Geel verwijst naar de Gebruiksprognose en het advies vanuit de ORS over de Gebruiksprognose.

Dhr. Dalmeijer (Schiphol Group) verzorgt een presentatie.

Dhr. Van Geel bedankt Dhr. Dalmeijer voor zijn presentatie. Hier ligt concreet de vraag voor of de informatievoorziening toereikend en transparant is. In een werkgroep is dit conceptadvies geformuleerd. De vraag is of de vergadering kan instemmen met deze reactie?

Dhr. Looman heeft een vraag over de sheet 'Ernstig gehinderden'. De bandbreedte komt uit boven het niveau van 2019. Dhr. Looman vraagt hoe het kan zijn -waar Schiphol belooft dat de hinder minder gaat worden- dat die hinder toch hoger uitkomt dan het niveau van 2019.

Dhr. Akkerman vraagt of het klopt dat er zowel in het scenario hoog als in het scenario laag 31.300 vliegbewegingen in de nacht zijn.

Mevrouw Visser stelt de vraag of het volumeplafond van 500.000 kan worden opgenomen in de brief en het advies. Er wordt steeds gesproken over gecontroleerd herstel. Het is belangrijk om dat herstel tot maximaal 500.000 concreet te benoemen.

Dhr. Dalmeijer zegt dat het klopt dat het hoge scenario ongeveer de hoogte heeft van de score in 2019. Dat heeft te maken met het verkeersvolume. Ook spelen andere aspecten een rol in het totaal van ernstig gehinderden, zoals werkzaamheden. Die maken dat het niveau ongeveer gelijk is met dat van 2019, waar men door vlootvernieuwing zou verwachten dat het niveau lager zou uitkomen. Dhr. Dalmeijer is bereid om, buiten de vergadering om, meer in detail op deze vraag terug te komen. Het was lastig om voor het herstelscenario het aantal vliegbewegingen in de nacht vast te stellen. Voor de effecten op het milieu is het worst-case scenario gehanteerd. Dus omvatten beide scenario's 31.300 vliegtuigbewegingen in de nacht.

Dhr. Looman vindt het prima om buiten de vergadering een toelichting te krijgen, maar wellicht is het voor de vergadering ook interessant om die informatie te ontvangen.

Dhr. Van der Scheer legt uit dat er enerzijds een bandbreedte in volume is. Er zijn nog andere aspecten in deze prognose, die voor variatie zorgen. Het weer is een belangrijk aspect. Dan komt het met een worst-case scenario qua volume en qua weer op een dergelijk hoog aantal uit. De verwachting is dat onder het niveau van 2019 wordt uitgekomen, zelfs al zouden er hypothetisch 496.000 bewegingen ontstaan. Schiphol Group heeft de overtuiging dat die er volgend jaar niet komen.

Dhr. Van Geel vraagt of deze communicatie voldoende is of dat er nog aanvullende informatie na de vergadering wenselijk is. Hij stelt voor om af te spreken dat als het toch niet duidelijk is, dat dan actie ondernomen wordt om de informatie breder te verspreiden.

Dhr. Poelmans stelt dat de ORS, en straks de MRS, de taak heeft om jaarlijks te adviseren over de Gebruiksprognose en wel of die aantoont dat voldaan is aan de normen en de regels. De normen en regels zijn niet duidelijk. Dat staat ook in de brief. Het geeft tegelijkertijd aan welke boodschap wordt afgegeven. De vertegenwoordigers van bewoners zien erop toe dat ook verantwoording wordt afgelegd over wat Schiphol doet en of dat voldoet aan de regels en normen. Als die normen ontoereikend zijn en belangrijke normen ten aanzien van ultra fijnstof of CO2 en andere zaken die ertoe doen er niet in staan, en als met een bandbreedte prognoses worden gepresenteerd, dan is uiteindelijk de vraag wat de betekenis is van deze prognose. Er wordt altijd

voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria. Die criteria zijn verouderd en moeten worden aangepast. De regels zorgen voor een verdeling van de ellende. De bewonersvertegenwoordiging wil om deze reden de Gebruiksprognose afkeuren. Om dezelfde reden is de Gebruiksprognose eerder ook al eens afgewezen. De vorige voorzitter heeft de bewonersvertegenwoordiging verteld dat ze dat niet mag doen.

Het is wel de boodschap van de bewonersvertegenwoordiging dat men niets heeft aan deze Gebruiksprognose. De bewonersvertegenwoordiging wil de volgende zin in het advies met nadruk onderschrijven. Er moet heel snel een regelgevend kader komen, de vraag aan het ministerie is om daarvoor te zorgen, waardoor duidelijk is wat de echte normen en regels zijn en of daaraan voldaan is. Anders is het een schijnvertoning.

Dhr. Van Geel is blij dat Dhr. Poelmans zelf het antwoord geeft op de eerste vraag. Het is niet adequaat om een Gebruiksprognose af te keuren. Er is in overleg met de werkgroep besproken wat de opmerkingen zijn over het ontbreken van dat kader en wat relevant is voor de toekomst. Er is ook verwezen naar eerdere brieven van de ORS over dit punt. Dat wat nu wordt aangegeven, wordt helder vastgelegd. Met de formulering is getracht inhoud te geven aan het gevoel over wat de echte betekenis is, in het licht van toekomstige ontwikkelingen.

Dhr. Van Geel stelt voor dat mevrouw Visser contact opneemt met de secretaris over een eventuele aanpassing van de formulering. Als dat inhoudelijk zwaarwegend is, of buiten de kaders van de opdracht uitkomt, dan wordt het hier teruggelegd.

Dhr. Waalwijk heeft nog een vraag aan het ministerie. In de Gebruiksprognose wordt weergegeven dat de normen zeer ruim zijn voor Schiphol. De discussie rond de slotuitgifte en capaciteitsdeclaratie leidt ook niet tot een sturingselement. Het rapport van het RIVM geeft aan dat er een normenkader voor gezondheid, geluid, luchtkwaliteit enzovoort ontbreekt. De vraag aan het ministerie is hoe wordt gestuurd op deze voor de omgeving belangrijke factoren. In het Concept LVB staat een P.M. voor het totale plafond van Schiphol voor 2022. Het gebruiksjaar 2022 begint over drie weken. Dit geeft het gevoel dat het ministerie niet heel scherp op de bal zit.

Dit lijkt Dhr. Van Bergenhenegouwen een onderwerp om aan de bestuurlijke tafel te bespreken. Hij heeft al voldoende gezegd over de stand van zaken en de besluitvorming over het LVB en welke onderwerpen daar wel of niet in zitten.

Dhr. Van Bergenhenegouwen verwijst naar de kaders van de Luchtvaartnota. Daarin wordt gesteld dat de ontwikkeling van de luchtvaart moet gaan plaatsvinden in de context van het steeds scherper sturen op publieke belangen rondom duurzaamheid, leefomgeving en andere aspecten. Nu heeft men te maken met de kaders die er zijn. De Luchtvaartnota scherpt de doelstellingen aan.

Zodra een volgend Kabinet de discussie over de Luchtvaartnota heeft afgerond en duidelijk is welke accenten worden gelegd, dan pakt het ministerie het op. In de ambtelijke voorbereiding worden ideeën ontwikkeld over hoe aan een thema als leefomgeving binnen de kaders van de Luchtvaartnota invulling kan worden gegeven. Men kan zeggen dat het meer en beter moet en dat de Gebruiksprognose onvoldoende is, maar Dhr. Van Bergenhenegouwen zou willen vaststellen dat wat nu in de gebruiksprognose naar voren komt, het resultaat is van de kaders die met elkaar zijn afgesproken. Dat naar nieuwe kaders moet worden gegaan, dat staat ook vast. Het Kabinet heeft daarover de nodige besluiten genomen. Het komt nu aan op implementatie en dingen gaan doen.

Dhr. Van Bergenhenegouwen hoopt dat wordt onderschreven dat de richting die daarin is bepaald op alle verschillende thema's van duurzaamheid tot leefomgeving, veiligheid en netwerkqualiteit, in

brede zin op draagvlak kan rekenen. Dhr. Van Berghenengouwen kan bevestigen dat er werk aan de winkel is.

Dhr. Van Geel stelt voor om het punt, met de afspraken die gemaakt zijn in de brief over de Gebruiksprognose, af te ronden.

5. Stand van zaken hinderbeperkende voorstellen

a. Voortgang in ORS-verband

- a1. Gekromde eindnadering
- a2. Routeoptimalisatie Gouda
- a3. Routeoptimalisatie Uithoorn
- a4. Langer volgen startroutes
- a5. NADP-startprocedures

Dhr. Van Geel vertelt dat in ORS-verband in werkgroepen is gekeken naar hinderbeperkende voorstellen. Een overzicht van de stand van zaken is gegeven. Dhr. Van Geel constateert dat er over de vijf genoemde punten geen vragen of opmerkingen zijn. Eén en ander zal worden uitgevoerd conform beschreven en de voortgang zal worden bewaakt.

b. Voortgang Hinderreductieplan Schiphol/LVNL

Mondelinge toelichting door IenW/Schiphol

Dhr. Van Geel meldt dat er in de zomerperiode een informatiesessie is geweest.

Dhr. Van der Scheer zegt dat begin 2020 een conceptprogramma is gepubliceerd met 28 maatregelen. Vervolgens is uitgebreid geconsulteerd, ondanks de uitdagingen die dat met zich meebracht rondom Covid. De consultatie is afgerond. Vervolgens is een aanvulling op het programma gepubliceerd. Er zijn zestien nieuwe maatregelen bijgekomen, waardoor het totaal aantal maatregelen op 44 komt. Bij de afronding van de consultatie hoort een document dat men als een Nota van Antwoord zou kunnen zien. Daarin wordt op alle suggesties (circa 1.000) inhoudelijk ingegaan en aangegeven wat ermee wordt gedaan. Dit is allemaal terug te vinden op de website www.minderhinderschiphol.nl

In maart 2021 is onder leiding van LVNL met de uitvoering aan de slag gegaan. Een aantal voorbeelden staat vermeld in de oplegnotitie bij het vorige agendapunt. Op voornoemde website staat de planning per maatregel. De dialoog die rondom het programma is gevoerd, wordt ook voortgezet. Via diverse kanalen wordt gecommuniceerd over bereikte mijlpalen, zoals nieuwsbrieven en voornoemde website. Periodiek wordt over het gehele programma gerapporteerd en gecommuniceerd. Dit staat begin 2022 op de planning.

Parallel daaraan loopt de toets van het ministerie.

Dhr. Van Berghenengouwen zegt dat in de informatiesessie in de zomer is aangekondigd dat wordt getoetst op twee elementen: de inhoud van het plan en op de manier waarop over dat plan participatie heeft plaatsgevonden.

De verwachting is dat dit traject eind oktober/begin november kan worden afgerond. Kort daarna zal via het secretariaat van de ORS een sessie worden gepland voor een terugkoppeling.

Dhr. Spaanderman is benieuwd waarom continu het begrip krimp wordt vermeden. Hij zou graag zien dat krimp hoger op de agenda komt, ook bij LVNL en Schiphol. Dhr. Spaanderman verwijst naar de nieuwe site www.vliegherrie.nl waarop uitgebreid wordt ingegaan op wat de bewoners meemaken. Zij die onder de banen wonen willen geen verkapte groei, maar willen krimp. Dhr. Spaanderman zou het Ministerie IenW, maar ook Schiphol willen uitdagen om dit punt toe te voegen aan de hinderbepalende maatregelen. Nederland is te klein voor de fase waar Schiphol in 2022 naar toe wil gaan.

Mevrouw Visser vertelt dat bewoners deelnamen aan interviews en de bijeenkomst op 14 juli jl. toen dit plan werd aangekondigd en het plan van aanpak werd gepresenteerd. Er zijn toen veel vragen gesteld. Mevrouw Visser heeft geen gewijzigd plan van aanpak of antwoord gezien. Zij is benieuwd hoe het daarmee staat. Er werd gezegd dat het gedeelte van To70 in september klaar zou zijn. Nu schuift dat naar eind oktober/begin november. Mevrouw Visser hoort graag wat de reden van deze verschuiving is.

In het vervolg ontvangt de bewonersdelegatie bij voorkeur een memo. Een mondelinge toelichting is prima, maar wel heel algemeen. Veel informatie is al beschikbaar via de website.

Dhr. Van der Scheer zegt dat de toetsing door het ministerie los moet worden gezien van de voortgang van het programma. Schiphol Group communiceert daarover ten overvloede. Ook periodiek wordt over het geheel gerapporteerd. Dat is in feite de memo die de bewoners voor ogen hebben.

Dhr. Van Bergenhenegouwen vertelt dat in de sessie opmerkingen zijn meegegeven aan de onderzoekers. Daarop is gereageerd hoe, of en in welke mate die input kon worden meegenomen in de toetsing. In november kan dat met elkaar worden vastgesteld in een volgende sessie. Eén van de redenen dat het langer heeft geduurd is de zomervakantie. De kwaliteit van het onderzoeksrapport is wat telt.

Dhr. Van Geel meldt dat vanuit het Regioforum is gevraagd te letten op een gestructureerde vorm van informatievoorziening.

Het blijft bij hinderreducerende maatregelen binnen de beleidskaders, zoals die nu geformaliseerd zijn. Hierbinnen wordt bekeken wat maximaal kan worden gedaan. Er is begrip dat het soms heel onbevredigend is en dat men die beleidskaders anders wil. Maar er moet worden geopereerd binnen de kaders van het huidige beleid.

Dhr. Spaanderman snapt de opmerking van de voorzitter, maar zijn opmerking gaat verder. De omgeving van Schiphol en bewoners verandert. Er komen steeds nieuwe onderzoeken die wijzen op het feit dat té veel vliegen de gezondheid aanzienlijk aantast. Dat wil Dhr. Spaanderman agenderen. De methodiek om te meten wordt steeds beter. Natuurlijk is het op dit moment een onhaalbare kaart, maar IenW moet dit gaan agenderen.

Dhr. Van Geel interpreteert de boodschap van Dhr. Spaanderman als volgt. Dhr. Spaanderman zegt dat het, naar aanleiding van de opmerking van de voorzitter, feitelijk correct is om binnen de huidige beleidskaders te kijken naar hinderreducerende maatregelen. Bij dat nieuwe beleidskader zijn nieuwe ontwikkelingen, die van grote invloed zijn. Het wordt steeds duidelijker welke effecten

samenhangen met vliegen en overlast, hinder en gezondheid. Het is spannend hoe dat straks een rol gaat krijgen in de bepaling van de ontwikkelmogelijkheden voor vliegen.

6. Vaststellen verslag RF 25 juni 2021

Dhr. Van Geel constateert dat er geen opmerkingen zijn over het verslag. Het verslag wordt vastgesteld. De vergadering gaat akkoord met publicatie en openbaarmaking van het verslag op de website.

7. Rondvraag en afsluiting

Dhr. Döpp heeft een vraag over de situatie bij LVNL. Er waren op enig moment geen luchtverkeersleiders beschikbaar voor de toren op de Polderbaan. Dhr. Döpp vraagt zich af of die schaarste nog steeds speelt. Wordt nog gewerkt aan het opleiden van nieuwe verkeersleiders?

Mevrouw Van der Helm antwoordt dat het opleiden van verkeersleiders een topprioriteit is. Vanwege Covid zijn er wel de nodige uitdagingen. In de Covid-periode was er sprake van een aanzienlijk lager verkeersaanbod. Verkeersleiders konden niet 'on the job' worden getraind. LVNL heeft mitigerende maatregelen genomen, maar bij het trainen en opleiden van verkeersleiders is wel een effect zichtbaar. Ook moeten de huidige luchtverkeersleiders vakbekwaam blijven. We hebben voldoende verkeersleiders nodig voor de operationele openstelling en voor veranderprojecten. LVNL let in deze periode met minder vluchten op de kosten, maar voldoende verkeersleiders blijft een topprioriteit.

Dhr. Poelmans heeft bij de Gebruiksprognose geconstateerd dat een aantal beleidskaders is verouderd. Bij de hinderbeperkende maatregelen zijn andere maatregelen buiten het kader wellicht effectiever, zoals krimp. Begin 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Dan komt er een combinatie van Omgevingswet en luchtvaartwetgeving. Gemeenten zijn bezig met een gemeentelijke omgevingsvisie en provincies met een provinciale omgevingsvisie. Het Rijk werkt aan een nationale omgevingsvisie. Wat ontbreekt is een burger omgevingsvisie, die richting moet geven aan de nieuwe beleidskaders. De bewonersdelegatie is daarmee bezig en zal deze burgervisie gebruiken als inbreng voor de agenda van de ORS en straks de MRS. De bewoners geven hun visie op een omgeving die niet lijdt onder vervuiling. Op een aantal punten zal de bewonersdelegatie concreet aangeven hoe gezondheid en leefomgeving gewaarborgd moeten zijn. Ze hoopt daarmee de discussie te starten die nog onvoldoende van de grond is gekomen.

Dhr. Looman wordt getriggerd door wat Dhr. Poelmans zegt. Twee jaar geleden waren er richtlijnen voor geluid van de Wereld Gezondheidsorganisatie. Het duurde lang voordat daarop een antwoord kwam van het ministerie. In september zijn er nieuwe richtlijnen gekomen op het gebied van luchtkwaliteit. Dhr. Looman is benieuwd hoe het ministerie hierop gaat reageren.

Dhr. Akkerman zegt dat onder leiding van het ministerie en de kwartiermaker aan de slag wordt gegaan met de nieuwe Maatschappelijke Raad. Op 17 december is de laatste vergadering van de ORS in dit verband. Dan wordt afscheid genomen van een belangrijke delegatie in dit gremium. Dhr. Akkerman kan zich voorstellen dat een afscheidsymposium wordt georganiseerd. Als suggestie voor een spreker geeft hij mee om Dhr. Tjeenk Willink uit te nodigen. Dhr. Tjeenk Willink heeft onlangs een boek uitgegeven met de titel 'Kan de overheid crises aan?' De kern van het boek is dat de representatieve democratie niet zonder maatschappelijke democratie kan. Mocht geen symposium georganiseerd kunnen worden dan geeft Dhr. Akkerman als cadeausuggestie het genoemde boekje uit te reiken.

Mevrouw Visser steunt het voorstel van Dhr. Akkerman.

BAS functioneert op dit moment heel slecht. Vragen worden niet beantwoord en er wordt onvoldoende teruggekoppeld. Nu werpen andere organisaties zich als klachtenregistratie op voor bewoners, waardoor de klachtenregistratie niet meer centraal plaatsvindt. Dat is een ongewenste situatie. Uiteindelijk moet BAS wel goed functioneren, ook al komt het straks in het Omgevingshuis terecht.

Dhr. Van der Scheer deelt niet het beeld dat BAS nu niet werkt. Het is wel druk bij BAS. Alle zeilen worden bijgezet om alle vragen en klachten te beantwoorden. Schiphol Group is met een verbetertraject bezig om BAS verder te professionaliseren en beter neer te zetten.

Dhr. Van der Scheer kan de volgende keer een update geven over BAS.

Dhr. Van Bergenhenegouwen zegt dat recent een rapport is verschenen over luchtkwaliteit. Over geluid verscheen eerder een rapport. Na een analyse van het RIVM is nader onderzoek aangekondigd. Dat onderzoek is nog niet afgerond. De verwachting is dat een volgend Kabinet daarover een besluit zal nemen.

Dhr. Poelmans heeft nog een opmerking over BAS. Schiphol Group gaf aan dat de website wordt verbeterd. Schiphol moet dat niet alleen doen, maar samen met de omgeving. Vanuit de omgeving is geconstateerd dat de BAS website onvoldoende aansluit bij wat men kwijt wil. Om die reden is een andere website ontstaan: www.vliegherrie.nl. De Ombudsman heeft 2 jaar geleden geconstateerd dat er onvoldoende wordt gedaan met klachten. Mensen weten niet waar ze moeten zijn. Het probleem van klachtenafhandeling/klachtenmanagement en niet alleen de registratie moet worden aangepakt. Laat het onderdeel zijn van het Omgevingshuis, waarbij hinder wordt aangepakt op basis van Joint Fact Finding. Doe het niet zelf als Schiphol, maar doe het met degenen voor wie het bedoeld is.

Dhr. Van Geel herhaalt de oproep om in december een presentatie te geven over wat de ontwikkelingen zijn rondom BAS.

Op 17 december staat de volgende vergadering gepland. Dhr. Van Geel bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering.