

## Verlag Regioforum – 17 december 2021

### Aanwezig:

Dhr. P.L.B.A. van Geel	Voorzitter
Dhr. G.J. Hermelink	Secretaris
Mw. N.M. Bruinenga	Secretariaat ORS
Mw. A.M. van Wezel	Secretariaat ORS
Mw. L. Dadema (vervangt W. de Zoete)	Provincie Zuid-Holland
Mw. S.M.H. Willemsen (vervangt J. Olthof)	Provincie Noord-Holland
Dhr. P. Bakker (vervangt dhr. R. van Muilekom)	Provincie Utrecht
Dhr. H. Bouma	Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
Dhr. J.L. van den Heuvel	Bestuurlijk cluster Groene Hart
Mw. H. Hooij	Bestuurlijk Cluster Zuidwest
Dhr. B. Kabout	Bestuurlijk cluster Amstelland -Meerlanden
Dhr. W. Knop (vervangt V. Everhardt)	Bestuurlijk cluster Amsterdam
Mw. N. van Paasschen	Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland
Dhr. J. van Bergenhenegouwen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Dhr. M. Repko	LVNL
Dhr. H. Kooiman	KLM
Dhr. M. van der Scheer	Schiphol Group
Dhr. R. Tieman	VNO-NCW West
Dhr. R. Lutgerhorst	Aalsmeerbaan binnengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan binnengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan binnengebied
Dhr. P. J. Hesp	Buitenveldertbaan buitengebied
Dhr. D.W. Looman	Zwanenburgbaan buitengebied
Dhr. M.J. Poelmans	Kaagbaan buitengebied
Dhr. W.J.M. Spaanderman	Polderbaan buitengebied
Mw. M.C.B. Visser	Aalsmeerbaan buitengebied
Dhr. Otto	Video Centrum Nederland
Mw. I.L. Vos	Het Notuleercentrum
Dhr. D. Abels	Kwartiermaker ministerie van IenW

## **1. Opening en mededelingen**

Dhr. Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op de online bijeenkomst van het Regioforum. Dit is de laatste vergadering in de huidige samenstelling en positie. De vergadering wordt opgenomen, uitsluitend ten behoeve van het verslag.

### *a. Mededelingen*

Dhr. Van Geel deelt mee dat Mw. Dadema aanwezig is namens de provincie Zuid-Holland, Mw. Hooij vertegenwoordigt de gemeenten van het Cluster Zuidwest, Dhr. Repko van LVNL is aanwezig als tijdelijke vervanger van Mw. Van der Helm.

Dhr. Van Bergenhenegouwen licht in het kader van het Regeerakkoord de procesgang rondom het stikstofdossier toe. In relatie tot de natuurvergunning liggen er rondom de vaststelling van het LVB1 nog de nodige vraagstukken. Op 3 november jl. is in een gezamenlijke brief aan de Kamer geschetst dat er tussen het proces van de vergunningverlening, - waar Schiphol de initiatiefnemer is om een natuurvergunning aan te vragen bij het ministerie van LNV - en het parallel lopende proces van de vaststelling van het LVB, verbindingen zijn die verschillende vraagstukken opwerpen. Ook voor de luchtvaart is de oplossing van het stikstofvraagstuk en de manier waarop daarmee moet worden omgegaan een dossier waarachter vele hoofdbrekens schuilgaan. Inmiddels is een ontwerp natuurvergunning in procedure gebracht, heeft de MER-commissie een advies afgegeven en zijn diverse zienswijzen ingediend. Tijdens de verwerking van het commentaar ontstaan vragen waarop Schiphol een antwoord moet geven. De verwachting is dat het nog enige tijd zal duren totdat het tot een definitief oordeel van het bevoegd gezag zal leiden. IenW zit in de ingewikkelde positie dat het LVB ook in procedure is gebracht. Het is belangrijk om die procedure zo snel mogelijk af te ronden, om een eind te maken aan het anticiperend handhaven. Tegelijkertijd kan worden geconstateerd dat zolang er geen duidelijkheid is over de natuurvergunning er ook geen LVB kan worden afgerond. Er wordt gekeken naar alternatieven. In de afgelopen periode zijn daarover gesprekken gevoerd. Op 10 december jl. is een brief aan de Kamer gestuurd. De inhoud van de brief is gecompriemd en roept mogelijk nog vragen op. Dat heeft ook te maken met de ingewikkeldheid van de procedure. Enerzijds is er qua vergunningverlening sprake van een bedrijf, Schiphol, dat een vergunning moet aanvragen. Het is niet de verantwoordelijkheid vanuit het ministerie van IenW om die vertrouwelijke informatie te kunnen delen. Tegelijkertijd heeft het ministerie, gelet op de manier waarop die natuurvergunning uiteindelijk tot stand kan komen, aan Schiphol gevraagd om maatregelen voor te bereiden en te versnellen op het gebied van interne en externe saldering van stikstof.

Het ministerie heeft tevens aangekondigd dat, in het verlengde van de Luchtvaartnota, aan de slag wordt gegaan met een programmatische aanpak van geluid. Dergelijke zaken zijn rondom het LVB met elkaar verbonden.

Dhr. Van Bergenhenegouwen verwacht dat in de loop van januari 2022 meer duidelijkheid kan worden gegeven. Het ministerie zal een procedurevoorstel doen aan de Kamer hoe met de openbaarheid van documenten en informatie kan worden omgegaan. Op het moment dat één en ander is uitgewerkt, komt Dhr. Van Bergenhenegouwen naar de Maatschappelijke Raad terug om informatie te delen.

In de teksten die in het Regeerakkoord staan over de luchtvaart komt het dilemma terug. Daar waar wordt aangegeven dat er vraagstukken rondom Schiphol, leefkwaliteit, netwerkqualiteit, emissies en stikstof spelen, ligt dat in de context van deze besluitvorming.

Dhr. Akkerman zegt dat in het Regeerakkoord ook sprake is van het versnellen van de stikstofdoelstellingen. Er staat dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen. Betekent dit ook dat Schiphol daarin evenredig moet bijdragen?

Dhr. Van Bergenhenegouwen vertelt dat het ministerie die vraag ook had. Er staat vermeld hoe met ETS-sectoren moet worden omgegaan en dat er een extra opgave ligt voor de als ETS aangemerkte sectoren. Het antwoord heeft Dhr. Van Bergenhenegouwen nog niet gezien.

In het Regeerakkoord is sprake van een fikse aanscherping op het gebied van verduurzaming en stikstof, en ook van een zekere richting. In de komende maand verwacht het ministerie te kunnen duiden in welke mate en hoe dat moet worden geïnterpreteerd.

Dhr. Akkerman vraagt over het intern en extern salderen en het treffen van maatregelen. Op welke wijze is dit aan Schiphol voorgelegd; mondeling, schriftelijk, informeel of formeel? Als Schiphol serieus extern gaat salderen, zal dit dwars door de gebiedsaanpak in Noord-Holland heen gaan. Alle ruimte die Noord-Holland nodig heeft voor onder andere woningbouw en de verplaatsing van boerderijen is dan weg.

Dhr. Poelmans kan het ministerie een eenvoudige oplossing aanreiken. Als het aantal vluchten op Schiphol wordt verlaagd naar 400.000 dan is het probleem opgelost.

Dhr. Van der Scheer bedankt Dhr. Van Bergenhenegouwen voor zijn beschrijving van het proces. Dhr. Van der Scheer roept in herinnering dat de bijdrage van de stikstofdepositie van de luchtvaart klein en beperkt is. Het Actieplan Stikstof is voor iedereen beschikbaar via de website. Daarin valt te lezen wat Schiphol doet aan het beperken van de stikstofuitstoot.

Schiphol had laatst agrariërs op bezoeken de CFO gaf duidelijk aan dat Schiphol geen plannen heeft om de rechten van agrariërs op te kopen.

Dhr. Van Bergenhenegouwen snapt het pleidooi van Dhr. Poelmans. Tegelijkertijd constateert hij dat een dergelijk getal in het Regeerakkoord niet is opgenomen. Uit het Regeerakkoord kan worden opgemaakt dat de Luchtvaartnota en de kaders die daarin zijn vastgelegd ook voor een volgend kabinet leidend zullen zijn. Langs dat pad zal met elkaar het gesprek moeten worden gevoerd.

Als wordt gesteld dat de stikstofuitstoot van luchtvaart heel beperkt is, kan dat overkomen alsof het probleem wordt gebagatalliseerd. Er ligt een serieus vraagstuk. De deposities van stikstof moeten worden teruggebracht tot waar het past binnen de wettelijke kaders. Dat stelt eenieder voor hoofdbrekens en uitdagingen. Met elkaar moet daarmee aan de slag worden gegaan.

Het ministerie gaat met Schiphol in de komende periode verder kijken hoe daar invulling aan wordt gegeven. In de provincie Noord-Holland en andere provincies is er sprake van een gebiedsgerichte aanpak. Er moet dus nauwlettend worden gekeken hoe de verschillende invalshoeken op een goede manier bij elkaar kunnen worden gebracht.

Dhr. Akkerman hoorde Dhr. Van der Scheer zeggen dat de stikstofbijdrage van de luchtvaart gering is. Dat is waar als het over heel Nederland wordt verspreid. Kijkt men naar de natuurgebieden rondom Schiphol, zoals de Nieuwkoopse plassen en Laag Holland dan is de stikstofbijdrage van de luchtvaart circa elf tot twaalf mol. Om dat te compenseren, zijn al snel tien boerderijen nodig.

Dhr. Van der Scheer merkt op dat daar niets van klopt.

Dhr. Van Geel stelt dat het coalitieakkoord en deze stikstofproblematiek noopt tot samenwerking. Als de politiek ruimte biedt om dat samen in te vullen dan ligt daar een kans.

*b. Ingekomen stukken, ter informatie*

*Bijlage 1a: Bewonersdelegatie ORS–Matt Poelmans - Reactie kennismakingsronde en Burgervisie Luchtvaartwet en Omgevingswet;*

*Bijlage 1b: WG Geluidshinder Kaag en Braassem Noord – Opvolging ILT Besluit verzoek handhaving en uitgevoerde audit*

Dhr. Hendriks verwijst naar de conclusie van ILT dat er te laag gevlogen is. Alhoewel er geen sprake is van een wettelijke overtreding, concludeert ILT dat LVNL gebruikmaakt van een ruime interpretatie van het LVB en het begrip doelmatige afwikkeling. ILT herkent de ervaren overlast en geeft in overweging dit type vluchten te melden bij de ORS. Dit was aanleiding voor betrokken bewoners om in een brief te verzoeken tot nadere definiëring van het begrip doelmatige afwikkeling, alsmede tot een onderbouwing dat de in het LVB gehanteerde afwerkingsmarge van vijftien procent. Hoe gaan deze verzoeken verder afgehandeld worden? Naar de mening van bewoners is dit een zaak van het ministerie.

Dhr. Van Bergenhenegouwen legt uit dat het begrip doelmatige afwikkeling niet is gedefinieerd in het LVB. Het is in de kern aan LVNL om te bepalen wat een doelmatige afwikkeling is en aan ILT om dat te beoordelen. Dit maakt dat hier in het LVB geen nadrukkelijke kaders voor zijn opgenomen.

Voor wat betreft het afwijkingenpercentage, klopt het dat het gerealiseerde percentage lager is dan de norm die in het ontwerp-LVB is opgenomen. Dat het veel lager is dan in een 'normaal'/ niet-coronajaar, ligt voor de hand. Deze elementen zouden een goede plek kunnen krijgen in de evaluatie. Wat het ministerie betreft wordt daarmee zo snel mogelijk na de vaststelling van het LVB gestart. Juist om dergelijke uitvoeringsvraagstukken versneld op het netvlies te krijgen. Het is ingewikkeld om in het ontwerp-LVB - anders dan dat daarop naar aanleiding van de Nota van Antwoord op zienswijzen aanpassingen worden gedaan - nu lopende het proces andere en nieuwe zaken op te nemen. Dat hoort thuis in de vervolgfase.

Dhr. Repko sluit zich aan bij de woorden van Dhr. Van Bergenhenegouwen. Het is risicovol om bij de evaluatie van normen alleen naar coronasituaties te kijken. Het vraagstuk rondom regel 2 toont dat duidelijk aan.

Dhr. Hendriks vindt het merkwaardig dat LVNL de richtlijnen mag opstellen voor wat doelmatig is en dat het ILT daarna gaat handhaven. Het blijft een punt van aandacht voor de bewoners.

Dhr. Van Geel concludeert dat in de beantwoording door Dhr. Van Bergenhenegouwen procesmatig is aangegeven dat het moment waarop zaken worden aangepast van essentieel belang is.

*Bijlage 1c: Beantwoording vraag uit Regioforum 8 oktober 2021, inzake legitimatiegronden baangebruik*

Dhr. Döpp mist in de brief het punt dat hij heeft gemaakt op 8 oktober jl. De brief komt met specificaties maar niet met een vergelijking. Dhr. Döpp vroeg een slag dieper te gaan en te kijken naar de daadwerkelijke berekeningen. De brief geeft geen antwoord op zijn vraag.

Dhr. Van Geel stelt voor dat Dhr. Döpp zijn opmerkingen doorgeeft aan het secretariaat. Het secretariaat zal vervolgens bij het ministerie vragen om een nader antwoord.

*c. Informatiesessies 2021 en 2022*

Dhr. Van Geel verwijst naar het overzicht van de informatiesessies, zoals die bij de ORS bekend zijn. Het overzicht wordt ter kennisname aangenomen.

*d. Kwartaalrapportage SOORS Q3 2021*

Op basis van de kwartaalrapportage constateert Dhr. Döpp dat 'de tweede baan-regel' niet is behaald. LVNL stelt dat daar naar is gekeken. Dit komt door een lager verkeersvolume op Schiphol als gevolg van corona en personeelstekorten. Als er minder verkeer is, zal er anders worden omgegaan met het plannen van een tweede baan. Hoe wordt voorkomen dat een dergelijke situatie in de toekomst weer optreedt, mocht het verkeersaanbod opnieuw dalen?

Dhr. Repko beaamt dat corona een groot effect heeft. De planbaarheid van vluchten en de realisatie naderen de kritieke grens. De kritieke grens kwam in de afgelopen tien jaar niet naar voren, omdat er meer verkeer was. Het heeft zeker de aandacht. De laatste maanden zijn de percentages sterk toegenomen. Er wordt zorgvuldig naar gekeken, ook in overleg met de luchthaven en afhandelaren.

*e. Kwartaalmonitor Schiphol Q3 en Q4 2021*

Dhr. Van Geel constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

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

*a. Concept Plan van aanpak*

Dhr. Abels licht het Plan van aanpak toe, middels de presentatie: 'Van ORS naar MRS en Omgevingshuis'

Dhr. Van Geel biedt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Dhr. Poelmans stelt dat de luchtvaart grote impact heeft op de gezondheid, leefbaarheid, woningbouw, veiligheid, milieu en klimaat. Bij elk van deze aspecten ontbreken normen en handhaving die burgers voldoende rechtsbescherming bieden. Ook de optelsom van al deze effecten wordt genegeerd. De opwarming van de planeet vraagt om minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. De ongemakkelijke waarheid is, is dat er sprake is van falend luchtvaartbeleid in de afgelopen jaren. Dat had niet hoeven. Het Alders-akkoord uit 2008 gaf aan: Ontwikkeling in balans met de omgeving. Dat advies stuitte op kritiek van de Kamer, omdat dit het primaat van de politiek zou aantasten. Het toenmalige Kamerlid en de huidige minister probeerden kernelementen uit het akkoord te halen. Het echte probleem was niet zozeer dat punt, maar dat er een ondeelbaar akkoord was, dat niet werd uitgevoerd. Per saldo ontstond er geen hindervermindering, maar groeide het aantal vluchten. Tegelijkertijd nam het aantal gehinderden ruim toe. In 2018 werd een nieuwe poging gedaan door de ORS om tot een advies te komen. Dat advies was niet unaniem. Het vorige advies van 2008 werd niet zozeer gewaardeerd omdat het unaniem was. Het advies van 2019 kreeg juist kritiek omdat het niet-unaniem was, maar het was wel een meerderheidsadvies. Er was een brede maatschappelijke consultatie aan voorafgegaan. Op 8 december 2018 was er een luchtvaartdag, waarbij ILT en ORS samen een brede maatschappelijke consultatie presenteerden. Er waren huiskamergesprekken en internetconsultaties geweest. Er was zelfs een jeugdpanel. De uitslag werd niet overal gewaardeerd. De uitslag was namelijk: geen groei. Eén derde van de geënquêteerden had belangstelling voor groei, dus twee derde niet. Vandaar dat het advies werd genegeerd. Als het aan de toenmalige verantwoordelijke ministerhad gelegen, zou er nu een groei van Schiphol zijn tot 540.000 vluchten. Gelukkig heeft corona afgedwongen dat dit aantal niet is gehaald.

Het is een goed vertrekpunt voor de toekomst dat nu wordt gekeken naar een zorgvuldige afweging. Het Regeerakkoord biedt een nieuwe kans. Dat hangt af of de overheid met goede voorstellen komt. Nu wordt gesproken over een andere organisatie. Een organisatie is belangrijk, maar onderschat wordt het feit dat er hoge verwachtingen worden gewekt, met het voorstel zoals dat er ligt. De grote vraag is of er nu een duidelijk standpunt komt met mogelijkheden om er commentaar op te geven in een situatie waarin de toekomst van de luchtvaart ter discussie kan worden gesteld.

Het goede van het Regeerakkoord is, is dat het geen getal noemt dat per se moet worden behaald. Er is sprake van een duidelijk afwegingsproces van wat er gaande is. Geconcludeerd wordt dat het geen zin heeft om nog verder concreet te praten over de voorstellen. Met alle respect voor het advies van Van Geel en van de kwartiermaker resteert nu de vraag of er discussie mogelijk is over de afweging, die het Kabinet ook wil maken, tussen de belangen van de hub, de economische belangen, die vaak worden overgewaardeerd en de belangen van de omgeving, die zwaar zijn ondergewaardeerd. Per saldo betekent dat dus, dat niet zozeer de vorm van belang is, maar dat het erom gaat dat er een keuzepakket komt, waarbij dus ook de omgeving voldoende aan bod komt. Als dat niet het geval is, dan heeft het geen zin om, via een derde poging, te gaan overleggen over Schipholbeleid.

Dhr. Van Geel zal dadelijk reageren. Dit vraagt om meer dan een aanpak zoals die hier genoemd is.

Dhr. Poelmans benadrukt dat het belangrijk is om te kijken wat voor organisatie wordt gekozen. De boodschap op dit moment is: er worden hoge verwachtingen gewekt over de mogelijkheid om tot een leefbare omgeving te komen. Als wordt teruggekeken, is dit niet gebeurd. Dit dreigt een grote fopspeen te worden waar bewoners verder niets aan hebben. De politiek moet ervan overtuigd zijn dat de grenzen van wat de omgeving van Schiphol aankan, zijn bereikt. Er moet een vorm worden gevonden, waarin de integrale afweging goed wordt gewaarborgd. Vandaar dat het heel belangrijk is wat de bestuurlijke kolom gaat doen. Met de burgervisie is een voorschot genomen. Daarin wordt aangegeven hoe belangrijk zaken als netwerkkwaliteit, omgevingskwaliteit en rechtsbescherming zijn en wat daarmee moet gebeuren. Daar willen de burgers over praten. Men moet elkaar niet langer bezighouden met gesprekken die tot niets leiden.

Dhr. Van Geel meende dat gezamenlijk tot de conclusie was gekomen dat het voor de twee structuren, het bestuurlijk overleg en dit overlegorgaan, in de discussies die gevoerd gaan worden over de toekomst van Schiphol, nodig is om de bestaande ondersteunings-structuur niet over de schutting te gooien. Vandaar dat het doel is om de ORS oude stijl/nieuwe stijl overeind te houden. Ondertussen wordt getracht de structuur helder te krijgen en zaken die nodig zijn, met elkaar te organiseren, in afwachting van bestuurlijk politieke besluitvorming over de punten die Dhr. Poelmans heeft benoemd. Het gaat te ver om te zeggen dat dit niet belangrijk is en om te wachten op structurele keuzes die worden gemaakt. Dhr. Van Geel gaat ervan uit dat vanuit het verleden op een verstandige manier transitie tot stand wordt gebracht naar een nieuwe situatie. Vraagstukken als wat wordt besproken en hoe verloopt de besluitvorming, zijn in hoge mate de politieke keuzes die hopelijk gemaakt gaan worden. Dhr. Van Geel zou het betreuren als nu geen energie wordt gestoken in dit Plan van aanpak en de wijze waarop de transitie tot stand wordt gebracht.

Dhr. Poelmans herhaalt dat het overleg belangrijk is. Het is een misverstand dat een andere structuur tot een andere oplossing leidt, als op politiek niveau geen betere keuzes worden gemaakt dan in het verleden.



Mw. Visser heeft weinig toe te voegen aan het verhaal van Dhr. Poelmans. Zij en haar achterban zoeken naar het begin van het proces. Dat is dus de taakopdracht. Nu is het proces gaande van omkating van de ene structuur naar een andere structuur zonder dat er voldoende zicht is op het voortraject. Wat moet die structuur nu precies gaan doen? Het is uiteraard nog steeds aan de politiek om daarin de grote lijnen neer te zetten. Dat maakt het ook lastig om een transitietraject in te gaan. Voorkomen moet worden dat er ofwel te veel ofwel te weinig wordt gedaan in deze transitiefase. Er is behoefte aan meer duidelijkheid binnen de kaders die er bestaan ten aanzien van wat de opdracht straks zal zijn met betrekking tot de bewonersinbreng in het Schipholbeleid, in de nieuwe Maatschappelijke Raad.

Een tweede punt is meer formeel-juridisch. Als de juridische structuur van de ORS blijft bestaan, zoals duidelijk in de slide werd aangegeven, moet een mandaat voor verlenging worden getekend door de betrokken partijen, voordat de termijn van de ORS afloopt op 25 januari 2022. Mw. Visser zag nog geen voorstel. Naar haar gevoel zou dat in dit Regioforum behandeld moeten worden. Mw. Visser wil dit formele punt hier maken, omdat het voor bewoners van groot belang is dat er juridisch geen gat ontstaat.

Mw. Visser ziet dat in het huidige overzicht de experts niet worden benoemd. De bewoners kijken uit naar een totaalpakket, inclusief een schriftelijke onderbouwing van de slides om straks met de kiesmannen het gesprek aan te kunnen gaan. Mw. Visser verwacht dat er nog veel vragen zullen zijn.

Dhr. Akkerman spreekt van een goede aanpak. Hij ziet ernaar uit om deze met nieuw elan samen met de heren Abels en Hermelink en andere leden van de Maatschappelijke Raad Schiphol in te vullen. Dat is een innovatief en vernieuwend proces. Er moet nog veel worden gedaan, uitgezocht en geëxperimenteerd. De boel wordt 'verbouwd', maar ondertussen worden het komende half jaar zeer veel discussie gevoerd en belangrijke besluiten genomen over Schiphol. Dhr. Akkerman is benieuwd hoe tijdens 'de verbouwing' de advisering rondom besluiten goed georganiseerd kan worden. Het is belangrijk om daarvoor een helder voorstel voorgelegd te krijgen.

Dhr. Lutgerhorst neemt eenieder mee terug in de tijd. Het was eind januari 2015 dat Staatssecretaris Mansveld bij de installatie van de Omgevingsraad Schiphol de volgende uitspraak deed: "Met de instelling van de ORS, waarin zowel de Alderstafel als de CROS opgaan, doen we meer recht aan de complexiteit van de belangenafweging in deze regio." Dat was de kapstok voor de werkzaamheden en de taak van de ORS, zoals die in de Luchtvaartwet is vastgesteld.

Nu is de transitieperiode ingegaan. Dhr. Lutgerhorst is er niet gerust op. Hij wil graag een praktijkvoorbeeld uit die periode aanhalen. Kernpunt van wat de voorganger van de voorzitter, Dhr. Alders, heeft gezegd met betrekking tot het onderwerp informatievoorziening, was tevens het kernpunt van de ORS in 2015. Anno 2021 moet worden geconstateerd dat met die zogenaamde één-loketfunctie niets is bereikt. Dat geeft hem te denken bij de praktische uitwerking en de haalbaarheid van het nieuwe overlegmodel.

Dhr. Van Geel wil graag nog iets zeggen over het gevoel dat wordt verwoord. Er is geen discussie over het feit dat het onwenselijk is om de oude structuur over de schutting te gooien voordat er een nieuwe structuur is. Daarover is al eerder gesproken. Dit komt ook terug in het Jaarplan en de conceptbegroting. Het is verstandig om een aantal no-regret-activiteiten, die waarschijnlijk in de politiek niet zo gevoelig zijn en onder alle omstandigheden een rol zullen spelen in de nieuwe structuur, te gaan voorbereiden. Dat heeft te maken met de wijze van participatie en de

vertegenwoordigende rol. Het is in hoge mate een zaak van onszelf hoe dat met elkaar moet worden georganiseerd. Daar ziet het voorstel, zoals dat nu voorligt in het Plan van aanpak, op toe.

Dhr. Van Geel vindt de principiële keuzes, - die in de loop van het jaar gemaakt gaan worden -, zowel ten aanzien van de structuur van overleg en de lading daarvan in inhoud, ook spannend. De waarschuwing snapt Dhr. Van Geel wel. Het zal hopelijk ook op politiek niveau zijn plek krijgen. Dat doet niet af aan de twee andere functies: zorgen dat de boel bij elkaar blijft en dat kan worden geanticipeerd op de dingen die in ieder geval nodig zijn.

De nood-breekt-wet zaken moeten met elkaar worden opgepakt. Met elkaar moet goed worden overlegd over de betrokkenheid van deze raad bij de besluiten die de komende tijd op politiek bestuurlijk niveau worden genomen over de structurele positie van Schiphol op lange termijn.

Dhr. Hermelink zegt dat de mandaatverlening aan de aandacht is ontsnapt. Hij heeft hierover contact gehad met Mw. Visser. Samen met lenW en de kwartiermaker wordt dit in januari 2022 direct opgepakt om ervoor te zorgen dat het voor 24 januari geregeld is.

Dhr. Abels bedankt voor de steun van de aanpak. Begin 2022 zal gezamenlijk de agenda worden samengesteld. Daarbij is gedeeltelijk sprake van politieke afhankelijkheid.

Dhr. Abels hoopt dat het Plan van Aanpak, dat maandag 20 december wordt verspreid, specifiek genoeg is om de vragen van Mw. Visser te beantwoorden. Waar de inhoud soms nog aangepast wordt, wordt het uiterste gedaan om wat wel duidelijk is, in elk geval duidelijk te maken. Vandaar dat de tekst in ontwikkeling is. Na ontvangst van het Plan van aanpak kan het gesprek in januari 2022 worden voortgezet.

Dhr. Van Geel roept op om in januari met elkaar het gesprek verder te voeren op basis van het Plan van aanpak dat na vandaag zal worden toegestuurd.

#### *b. Samenwerkingsafspraken lenW en BRS*

Dhr. Van Berghenengouwen vertelt dat Mw. Willemsen namens de provincie Noord-Holland nauw betrokken was bij de afspraken die met elkaar zijn gemaakt. Mogelijk wil zij nog aanvullend reageren. Vorig jaar is met elkaar de opdracht geaccepteerd om ervoor te zorgen dat naast de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol i.o. ook wordt gekeken naar de inrichting van de bestuurlijke kolom.

In de huidige situatie is geen volwaardige politieke besluitvorming mogelijk, terwijl er grote maatschappelijke opgaven rondom Schiphol liggen, zoals de leefomgevingskwaliteit, de indeling van de ruimte, de afspraken die daarover op bestuurlijk niveau moeten worden gemaakt, maar ook hoe het participatieproces daaromheen op de juiste wijze wordt ingericht. De BRS en lenW werkten in de afgelopen periode aan een document waarin de samenwerking en de werkafspraken die nodig zijn om tot een interbestuurlijke samenwerking te komen aan de orde komen. De werkafspraken, zoals die nu met elkaar zijn vastgesteld, zullen voor het Kerstreces naar de leden van het Regioforum worden toegezonden.

Het is een samenwerking die ervoor moet zorgen dat men elkaar informeert over de zaken die eenieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid doet. Daarop moet met elkaar worden gereflecteerd en meegedacht over de opgaven die elkaar raken. Dat betekent niet dat men het altijd met elkaar eens moet zijn. Wel zal in het overleg worden gezocht naar zoveel mogelijk overeenstemming en een zorgvuldig proces van besluitvorming. In dat kader zijn geen inhoudelijke afspraken gemaakt, omdat net als voor de Maatschappelijke Raad ook voor de Bestuurlijke agenda de uitwerking van het Regeerakkoord nodig is om een specifieke richting aan te kunnen geven.



Een belangrijke vraag is hoe verbinding kan worden gelegd tussen de overlegstructuur op bestuurlijk niveau en de inbreng die er vanuit de Maatschappelijke Raad kan komen. Bij besluitvorming moet op transparante wijze een afweging worden gemaakt, waarbij ook de uitkomst van het participatieproces een belangrijke rol speelt. Dat vraagt om een innige samenwerking tussen wat in de Maatschappelijke Raad wordt opgehaald en gedeeld met de bestuurlijke tafel en vice versa. Er zal vooral met elkaar moeten worden geëxperimenteerd. Er moet worden geleerd hoe dat het beste kan worden gedaan. Dat geldt voor de Maatschappelijke Raad zelf maar ook voor de samenwerking en de interactie tussen het bestuurlijke overleg, de interbestuurlijke samenwerking en de Raad. Wat Dhr. Van Bergenhenegouwen betreft is dat iets wat in de procesvoering en in de uitvoering in de komende periode open met elkaar wordt besproken. Dit moet op een manier gaan die door eenieder als prettig en constructief ervaren wordt, met respect voor elkaars verantwoordelijkheden.

Dhr. Poelmans merkt op dat de MRSeen derde poging is om te komen tot een goed luchtvaartbeleid voor de omgeving. Zoals gezegd willen de bewoners daarin constructief meedoen. Ze willen ook effectief zijn. De bewoners hebben met de burgervisie een voorschot genomen op de agenda.. Het zijn lopende zaken, die niet aan de aandacht mogen ontsnappen voordat er besluiten vallen. Het risico en het gevaar is dat de bewoners straks weer worden geconfronteerd met voldongen feiten en politieke besluiten, waaraan niets meer te doen valt. De verwachtingen zijn hoog. De ORS was, wat de bewoners betreft, een verbeterde vorm van het overleg zoals dat bestaat met de Commissie Regionaal Overleg, maar er was geen mogelijkheid om een advies uit te brengen. Als één van de partijen niet meedoet is er geen unaniem advies. Dan is er vervolgens geen advies dat gebruikt kan worden. De belangrijkste verandering is niet zozeer de MRS, maar hoe de bestuurlijke kolom gaat functioneren.

Dhr. Van Geel hoopt dat de komende maanden op een constructieve manier kan worden samengewerkt.

Dhr. Poelmans legt uit dat de bewonersdelegatie klaarstaat om haar mening te geven en constructief wil meewerken, maar er moet een perspectief zijn om ook gehoord te worden.

Mw. Visser vindt het teleurstellend dat er op het gebied van de bestuurlijke kolom weinig voortgang is geboekt. De bestuurlijke kolom en de interactie straks met de MRS is van cruciaal belang voor een effectieve burgerparticipatie en een goede afweging van de belangen in deze regio. Dat het maar niet rondkomt heeft naar de mening van Mw. Visser niet alleen te maken met politieke keuzes, maar wellicht ook met de manier waarop bestuurders met elkaar over dit probleem debatteren. In hoeverre kan het ministerie daarin een goede, extra rol spelen? Vanuit de bewoners verzoekt Mw. Visser om met meer voortvarendheid, of door andere methodes te gebruiken, het proces verder te helpen. Namens een deel van de bewonersdelegatie is een burgervisie naar het Regioforum gestuurd. Wat betreft de Aalsmeerbaan doen de omwonenden dat zelfstandig. De bewoners zijn het niet op alle punten eens met de Burgervisie en missen belangrijke punten. Dat zijn punten die te maken hebben met de regionale inpassing met name rond de Aalsmeerbaan. De problematiek van de Zuidoosthoek staat op pagina 32 van het Eindadvies duidelijk omschreven. De bewoners willen ook in de transitiefase voldoende bescherming van minderheidsbelangen.

Dhr. Spaanderman wil een handvat geven. Wat hij nog niet gehoord heeft in de discussie, is het nieuwe elan. Uiteindelijk bepaalt de politiek hoe wordt omgegaan met de burger. Die algemene maatregel van bestuur moet eigenlijk van tafel, met betrekking tot besluitvorming rond dit proces. Dhr. Spaanderman

daagt Dhr. Van Bergenhengouwen uit om dit aan te kaarten met betrekking tot hoe de uiteindelijke besluitvorming plaatsvindt. Hoe worden elan en de nieuwe bestuurscultuur ingevuld? Het heeft te maken met het feit dat de burger de verantwoordelijkheid van de bestuurlijke besluitvorming steeds aan zich voorbij ziet gaan en dat het met een hamerklap geregeld kan worden. Graag ziet Dhr. Spaanderman dat Dhr. Van Bergenhengouwen dat meeneemt naar de gesprekken met de politiek en de BRS.

Dhr. Akkerman denkt dat de MRS zelf nieuw elan is. Bij het einde van de ORS werd een communiqué opgesteld. Daarin is aangegeven wat de belangrijkste uitdagingen zijn en wat belangrijk is om snel met elkaar op te pakken in het nieuwe jaar. Samen is men de Maatschappelijke Raad Schiphol. Met nieuw elan kunnen in gezamenlijkheid punten worden geformuleerd en opgepakt. Daarover kan worden geadviseerd richting het ministerie.

Dhr. Van Bergenhengouwen is blij met wat Dhr. Akkerman zegt. Dat is de goede spirit. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid vindt het luchtvaartdossier ingewikkeld. Ook is men het erover eens dat men daarover met elkaar in gesprek moet blijven. De oproep om te komen tot nieuw elan moet vooral bij eenieder zelf worden gezocht. Het kan niet zo zijn dat eenieder alleen zijn of haar standpunten op tafel legt zonder dat daarover met elkaar in gesprek kan worden gegaan. Dat is de zoektocht die de MRS i.o. moet aangaan en waarover het gesprek moet worden aangegaan aan de bestuurlijke tafel. Dhr. Van Bergenhengouwen hoort heel goed wat iedereen zegt, maar het komt er ook op aan hoe men dat met elkaar doet en initiatieven neemt.. Hopelijk ontstaat een nieuwe structuur waarin het open gesprek met elkaar kan worden gevoerd, waarin de belangen op een goede manier kunnen worden gewogen en waarin men scherp heeft wie waarvoor verantwoordelijk is en dat op een respectvolle manier met elkaar wordt omgegaan.

Dhr. Van Geel dankt voor alle stichtende woorden. Hij kan zich daarbij aansluiten. Enerzijds is het een feit dat de BRS als organisatie geen deel meer wil uitmaken van een overlegorgaan. Anderzijds heeft de BRS een overlegstructuur met het Rijk. Dat laat onverlet de verantwoordelijkheden die er zijn bij de verschillende bevoegd gezagen. Alles wat uiteindelijk van belang is voor de keuzes die samenhangen met bevoegd gezag (IenW), gaat naar de Maatschappelijk Raad. Die lijn is verzekerd. Stel dat er overeenstemming is tussen de BRS en IenW over bepaalde zaken, dan komt IenW daarmee hopelijk naar de Maatschappelijke Raad. Hopelijk weten de afzonderlijke gemeenten, dan wel clusters van gemeenten de MRS te vinden, als het gaat om zaken die burgers raken. Het beeld dat alleen wordt gesproken met de eigen inwoners zou zodanig moeten worden ingevuld dat daar waar het relevant is, individuele gemeenten en clusters van gemeenten de MRS weten te vinden om daarover te reflecteren. Dit behoeft nog verdere uitwerking.

Dhr. Poelmans zegt dat het benodigde nieuwe elan is verwoord in de Burgervisie. Dhr. Poelmans beveelt de Burgervisie van harte aan., zodat in januari gezamenlijk aan de slag kan worden gegaan.

Dhr. Van Geel bedankt voor de accenten die zijn gelegd in dit overleg.

### **3. Conceptjaarplan en conceptbegroting**

Dhr. Van Geel stelt dat het Jaarplan en de begroting zijn opgesteld vanuit het idee dat continuïteit moet worden geborgd, wat nog samen uitgevoerd kan worden en dat waar nodig kan worden geïnvesteerd in de implementatie van de nieuwe structuur. De BRS heeft zich per 1 januari teruggetrokken, waardoor een financieel probleem is ontstaan en het lastig wordt om voornoemde taken uit te voeren. Dat is ook een zorg geweest van de Raad van Toezicht. Als de ORS instemt met het Jaarplan en de begroting dan zal ook de Raad van Toezicht instemmen. Er is gebruikgemaakt van opgebouwde reserves, zodat infrastructuur en taken toch kunnen worden gerealiseerd. Dit is duidelijk eenmalig. De Raad van Toezicht bedankt hen die een bijdrage leveren en constructief meewerken.

Dhr. Looman stelt dat de begroting in het teken staat van de opvolging van het Eindadvies Van Geel. Het is duidelijk een overgangsbegroting. De vraag is wel hoe zinvol het is om € 340.000 te reserveren voor het verkennen van nieuwe participatiemethoden. Een nadere toelichting is wenselijk.

De MRS moet bestaan uit maatschappelijke groeperingen die worden ondersteund door enkele deskundigen, met name op het gebied van participatie en het doen van onderzoek. De hoofdtak van de MRS is het adviseren van de overheid op verzoek van de minister, de Tweede Kamer of bewonersorganisaties. De MRS is niet deskundig genoeg om die adviezen op te stellen. In de Burgervisie zijn wel ideeën geschetst van hoe het luchtvaartbeleid vormgegeven zou moeten worden. Het wordt anders als de Tweede Kamer bijvoorbeeld advies vraagt over de benodigde netwerkqualiteit voor Nederland. De MRS kan dan, samen met een deskundige, een transparant onderzoek initiëren. Daarvoor moet budget zijn. Er is een lijst van onderwerpen die onderzoek vereisen. Uiteraard kan niet alles tegelijk. De MRS kan een proces begeleiden, waarna dat tot resultaten leidt. Het gaat hier dus niet over budget van de MRS maar over onderzoeksbudget dat in ruime mate beschikbaar moet komen om de MRS te kunnen laten functioneren. De MRS moet geen praatclub worden; discussies worden al te makkelijk afleidingsmanoeuvres en praten helpt niet tegen vliegoverlast waarbij de gezondheid van burgers wordt bedreigd.

Dhr. Van der Scheer maakt zich zorgen over het interen op de reserves. Schiphol Group is blij met de incidentele bijdrage van met name het ministerie, maar die staat niet in verhouding tot de uitgaven. Alle beschikbare reserves worden in een jaar opgemaakt. De resterende reserves zijn gereserveerd voor langlopende verplichtingen. Dit is geen verantwoorde begroting. Dhr. Van der Scheer spreekt zijn zorg uit over de jaren hierna. Hij roept op om met elkaar nadrukkelijk te kijken naar de ambities voor komend jaar en de fasering daarvan. Kan het niet minder om de begroting in balans te houden?

Dhr. Van Geel stelt voor om kennis te nemen van de kanttekeningen van Dhr. Looman. Zijn vraag zal beantwoord moeten worden.

Het is zoals Dhr. Van der Scheer aangeeft, dat zorgvuldigheid is vereist bij de uitgaven. Mocht de organisatie moeten worden opgedoekt dan moet op een verantwoorde manier tot liquidatie kunnen worden overgegaan. Dat was voor de Raad van Toezicht een essentieel punt. = Dat was de bottomline in deze begroting. Medio 2022 moet een nieuwe financiële structuur met het bijbehorende ambitieniveau worden bepaald. =

Dhr. Van Geel stelt dat niet vooruit kan worden gelopen op taken van de MRS die nog niet bekend zijn. Een tweede alternatief zou zijn geweest om de stekker eruit te trekken. Gekozen is voor het alternatief om de boel een jaar op poten te houden, waarbij gedurende dat jaar voorstellen worden ontwikkeld

die een oplossing bieden voor de inhoudelijke kant van de MRS, het bijbehorende ambitieniveau, de financiële gevolgen en wie de kosten draagt.

Dhr. Hermelink licht toe dat het een puzzel is geweest om de begroting rond te krijgen. Zijn zorg betrof de bezetting van het secretariaat. Die is minimaal. Met veel pijn en moeite kon geld worden vrijgemaakt om naar gelang de vraag het secretariaat op een zeker peil te brengen. Met de huidige bezetting en workload voelt Dhr. Hermelink zich niet senang.

Met betrekking tot het participatievoorstel en de incidentele subsidie daarvoor zijn er gesprekken gevoerd met TNO. Dhr. Abels kan daarover meer vertellen.

Dhr. Van Bergenhenegouwen spreekt van een wankel begroting, met veel onzekerheden. Hij is blij dat de begroting voor nu kon worden rondgemaakt. Het is belangrijk om volgend jaar met elkaar stappen te blijven zetten. Door het wegvallen van de BRS, vanwege het besluit om in de vervolgestructuur niet langer dezelfde betrokkenheid te hebben als in het verleden, is een gat in de begroting ontstaan. Dit gat is met belastinggeld vanuit het Rijk aangevuld. Als deze structuur met elkaar belangrijk wordt gevonden dan hoopt Dhr. Van Bergenhenegouwen dat alle partijen kijken naar een te leveren bijdrage om dit overlegorgaan in zijn toekomstige vorm van voldoende middelen te voorzien. Het Rijk heeft een verantwoordelijkheid en staat ervoor om een belangrijke bijdrage te leveren, maar het geldt voor alle partijen die straks weer aan tafel zitten dat een evenredige bijdrage geleverd wordt. Dat wordt in eerste instantie gestuurd door de inhoud.

Mw. Visser geeft aan dat in de transitieperiode zal worden geëxperimenteerd. Ten aanzien van de luchtvaart in Nederland komen veel belangrijke zaken aan de orde. De bewonersdelegatie zou daarover ongevraagd advies willen geven. De vraag is of er ten behoeve van een ongevraagd advies in de begroting ruimte is bij het secretariaat of voor het inhuren van een extern deskundige. Is er voldoende (financiële) ruimte om te experimenteren?

Dhr. Van Geel stelt dat het doel is om de huidige structuur in de benen te houden met een beleidsarme werkwijze. Nu wordt gevraagd of er iets nieuws kan worden toegevoegd.

Dhr. Abels antwoordt dat er geen expliciet bedrag in de begroting is gereserveerd voor het onderzoek zoals genoemd door Mw. Visser.

Mw. Visser vindt dat problematisch. Er zal een experimentfase worden ingegaan. Van alle bewonersdelegaties wordt activiteit verwacht. Zij moeten dit met elan oppakken. Het elan van Mw. Visser neemt af wanneer zij dit hoort. Dit is een serieuze punt dat vraagt om extra bespreking.

Dhr. Akkerman onderschrijft de woorden van Mw. Visser. Er komt een ingewikkelde periode aan met lastige kwesties rondom Schiphol. De MRS zal daarover willen adviseren. Dan moet er wel budget zijn om die adviezen te schrijven. Heeft het ministerie nagedacht over de vraag hoe dit zou moeten plaatsvinden?

Dhr. Abels stelt dat de vraag helder is. In de begroting is niet vooruitgelopen op wat misschien nog gebeurt. Het is goed om hierover het gesprek aan te gaan.

Dhr. Van Geel merkt op dat deze begroting niet wordt opgehoogd. Ook de Raad van Toezicht gaat daarmee niet akkoord. Er kon net voldoende worden gereserveerd om op nette wijze te kunnen liquideren, mocht het onverhoopt misgaan. Dat kader blijft hard. De kaders worden niet opgerekt. Dat is geen verstandig financieel beleid. Binnen de budgetten die nu vaststaan, kan de komende maanden het overleg worden gevoerd over wat mogelijk nog kan worden ingepast.

Dhr. Van Geel stelt voor om de begroting vast te stellen met de toezegging van een gesprek over wat nodig en mogelijk is.

Mw. Visser begrijpt het voorstel, maar zij wil duidelijk aangeven dat dit een behoorlijke domper is. Het vertrouwen in het toekomstig proces wordt hierdoor niet vergroot.

Dhr. Van Geel hoopt dat Mw. Visser ook begrijpt dat het totaalkader bindend is. Ook de secretariële ondersteuning moet helder zijn. Dan blijft er niet veel over.

Mw. Visser merkt op dat de oplossing wellicht buiten de begroting kan worden gevonden. Bij het ministerie van IenW is er de Directie Participatie. Er zijn wellicht andere mogelijkheden om externe deskundigheid in te huren.

Dhr. Van Geel stelt voor de mogelijkheden te verkennen in het toegezegde gesprek.

Dhr. Lutgerhorst zegt dat er niet lichtzinnig over gedacht moet worden. Het valt of staat hiermee.

Dhr. Abels reageert op de vraag of het bedrag van € 340.000 nodig is voor het verkennen van participatiemethoden. Alles wat wordt opgebouwd kost geld. Er kan wel degelijk worden vernieuwd in de methode. Er wordt een dubbelslag gemaakt en meteen ingezet op zinnige onderwerpen, zoals verbreding van de participatie en input krijgen voor het Omgevingshuis. De opdracht van Dhr. Abels is om een voertuig te bouwen dat goed in elkaar steekt. Daar hoort een vernieuwde methode bij.

Dhr. Van Geel begrijpt dat het niet voor één doel is, maar voor meerdere doelen die te maken hebben met het onderbouwen van het werk waarmee Dhr. Abels zich bezighoudt.

Dhr. Akkerman geeft aan dat de MRS graag hoort waaraan de middelen worden besteed. Het is belangrijk om de afweging te maken over het opbouwen van een participatietraject en de ingewikkelde adviezen die moeten worden gegeven over belangrijke onderwerpen. Het lijkt Dhr. Akkerman verstandig om in januari te spreken over het verdelen van het besteedbaar budget.

Dhr. Van Geel merkt op dat de beslissing over welk bedrag waaraan wordt besteed, afhankelijk is van het plan dat uiteindelijk wordt vastgesteld, met betrokkenheid van de MRS. Het gaat te ver om voor elk individueel budget goedkeuring te vragen.

Het Regioforum keurt het Jaarplan en de begroting 2022 goed, met de geplaatste kanttekeningen. Het Jaarplan en de begroting zullen worden doorgeleid naar de Raad van Toezicht.

#### **4. Stand van zaken hinderbeperkende voorstellen**

##### *a. Voortgang werkgroepen in ORS-verband*

Dhr. Van Geel verwijst naar de oplegnotities en de brief van het ministerie van IenW.

Dhr. Hesp meldt dat in de eindpresentatie over project Uithoorn aan de werkgroep is aangegeven dat er duizend woningen minder gehinderd zouden worden als het voorstel wordt aangenomen. Dhr. Hesp stelde vervolgens vragen in de werkgroep. Hij kan het getal van duizend niet herleiden. Hij voorziet een waterbedeffect richting Aalsmeer en Amstelveen. In de aangekondigde procedure zou nog bestuurlijk overleg plaatsvinden. Dit overleg is er niet geweest. Dat overleg is wel nodig in de afronding van het project, want Amstelveen krijgt te maken met stijgers op de plek waar woningbouw is voorzien. Over het project NADP2 heeft de bewonersgroepering nogal wat vragen. Dhr. Hesp zag geen eindpresentatie. In de conclusies worden geen getallen genoemd. Dhr. Hesp zou dit onderzoek nog niet willen afronden en naar volgend jaar willen trekken.

Dhr. Van den Heuvel verwijst naar het eerder genomen besluit van het Regioforum over het verleggen van de KUDA-route vanaf de Kaagbaan bij Bodegraven. Dat alleen is al reden om positief terug te kijken op de samenwerking die in de afgelopen tijd in ORS-verband en het Regioforum mogelijk is geweest. Over het vervolg daarop wordt nu gerapporteerd. Bij punt 4c van de notitie geeft Dhr. Van den Heuvel een winstwaarschuwing. De genomen maatregel blijkt in het afgelopen jaar te zijn ondergraven door de royaliteit waarmee LVNL heeft toegestaan dat van de route kon worden afgeweken. Het effect bij Bodegraven is klein geworden en bij Gouda geheel verdwenen. Als Schiphol en LVNL nog enig belang hechten aan het Minderhinderplan, dan moeten ze opletten dat hetgeen wordt ingevoerd niet meteen wordt uitgehold. Daarmee neemt het vertrouwen in het Minderhinderplan af. To70 onderzocht en bevestigde dat Ryan Air en Easyjet het meest afwijken van de route. In het Groene Hart wordt verondersteld dat dit niet komt door het plotselinge besef en de noodzaak van het beperken van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Dhr. Van den Heuvel noemt dit een punt van zorg. Het advies in de brief van het ministerie wordt gevolgd. De vraag is wel waar en door wie dit gaat gebeuren. Hoe worden gemeenten en bewoners betrokken?

Mw. Hooij zegt dat volgend jaar wordt bekeken of voor diverse onderwerpen nog nader onderzoek nodig is en of maatregelen gewenst zijn. Hoe kunnen betrokken gemeenten bestuurlijk reageren op een eventueel vervolgonderzoek. Loopt het eventuele vervolgonderzoek dan via de MRS of via het Programma Hinderreductie van Schiphol? Op welke wijze worden gemeenten betrokken?

Dhr. Kabout zegt in aanvulling op de inbreng van Dhr. Hesp dat op enig moment een bestuurlijk overleg is toegezegd. Dat bestuurlijk overleg vond niet plaats. De gemeente Aalsmeer rekent erop dat het bestuurlijk overleg op enig moment wordt ingepland, voordat inhoudelijk keuzes worden gemaakt.

Dhr. Hermelink heeft na zijn aantreden een eerste analyse gemaakt over de betreffende vijf projecten. Een aantal projecten loopt al langer dan drie of vier jaar. Tussentijds is nooit een duidelijke klap op bepaalde onderdelen gegeven. Er zijn wel nieuwe onderzoeken uitgevoerd. Hij kwam tot de conclusie dat mensen die vanaf het eerste uur betrokken waren zich bepaalde zaken niet meer konden herinneren. Als dat zo is dan moet nader worden bekeken wat de stand van zaken van bepaalde projecten is en of deze kunnen worden afgerond. Afronden betekent niet afsluiten, maar afronden in de zin van: wat was de onderzoeksvraag? Zijn de vragen beantwoord op basis van de uitkomsten van het onderzoek? Wat staat er uiteindelijk?



Tegelijkertijd was er het besef dat een aantal vragen niet is beantwoord. Er waren misverstanden over wat moest worden onderzocht. Om die reden wordt voorgesteld om in januari een inventarisatie te maken.

Dhr. Hermelink leeft in de veronderstelling dat iedereen de benodigde stukken heeft ontvangen. Mocht dit niet zo zijn, dan worden de rapportages die in de werkgroepen aan de orde kwamen, nog beschikbaar gesteld.

De afspraak voor een bestuurlijk overleg over het project Uithoorn is er nooit gekomen. Begin januari wordt afgestemd hoe daaraan gevolg kan worden gegeven. Mogelijk wordt op de oude voet verdergegaan, waarmee het een ORS-project is, of mogelijk kan het worden opgepakt in de nieuwe manier van werken. Dhr. Hermelink wil graag in contact treden met de betrokken partijen om te vernemen hoe zij er individueel over denken. Daarna kan bijeen worden gekomen om te praten over de verdere route.

Dhr. Van Geel vindt het verstandig om begin volgend jaar, met perspectief over een mogelijke nieuwe rol in de toekomst, de stand van zaken van deze onderzoeken te bekijken. Daarbij kan meteen de vraag worden meegenomen van de twee vertegenwoordigers van het openbaar bestuur. Het zou Dhr. Van Geel wat waard zijn om straks in de MRS i. o. en in de nieuwe structuur helder te krijgen hoe de relatie met gemeenten kan worden georganiseerd, inclusief de relatie met de hinderreductieplannen van Schiphol bijvoorbeeld. Dhr. Van Geel stelt voor om een en ander in 2022 fundamenteel te bespreken, nadat geïnventariseerd is welke vraagstukken er nog liggen.

Dhr. Akkerman is het eens met het voorstel van de voorzitter om te kijken naar de inrichting en de rol van de gemeenten daarbij. Als het projecten zijn van de MRS en gemeenten daarbij betrokken zijn, dan moeten die gemeenten daar ook aan meebetalen.

Dhr. Van Geel zegt dat het zonde zou zijn om de winst, die kan worden behaald via werkgroepen, te laten lopen.

Dhr. Akkerman stelt dat terugtrekken ook consequenties heeft. Daarin moet de MRS scherp zijn. De MRS moet daarover beslissen en dat is zonder bestuurder.

Dhr. Van der Scheer vraagt of het voorstel om in januari te inventariseren en te bespreken betekent dat de beslispunten in de oplegnotitie vervallen en dat het voorgestelde proces daarvoor in de plaats komt.

Mw. Visser veronderstelt dat de inventarisatieronde in het budget is opgenomen. De huidige werkgroepen bestaan al heel lang. Bewonersvertegenwoordigers zijn door de wol geleverd. Het zou een slecht idee zijn, als nog activiteiten na 1 januari moeten plaatsvinden, om die structuur uit elkaar te trekken. Zij doet een beroep op bestuurders om loyaal en inclusief budget mee te blijven werken.

Dhr. Bouma krijgt een 'kat en staart gevoel' wanneer hij naar de verhalen luistert. De gemeente Uithoorn stelde een jaar geleden een vraag aan de werkgroep, maar kreeg nooit een antwoord. Daardoor is nooit een bestuurlijk overleg van de grond gekomen. Dhr. Bouma stelt een pragmatische aanpak voor. Daarna kan de discussie over geld worden gevoerd.

Dhr. Van Geel concludeert dat, werkend aan een nieuwe structuur, er geen 'oude schoenen worden weggegooid' die na inventarisatie nog functioneel blijken te zijn.

Dhr. Hermelink vertelt dat bepaalde dossiers vragen om een beperkt of breder vervolg om zaken uiteindelijk te kunnen afsluiten. De beslispunten ten aanzien van de werkgroepen betreft een stand van zaken. Er zal een inventarisatie worden gedaan met betrekking tot een mogelijk vervolg. Dhr. Hermelink vraagt om goedkeuring van wat is voorgelegd. Bij iedere werkgroep is er de mogelijkheid om per januari een inventarisatie te maken. Op basis van de inventarisatie kan worden besloten wat wel en wat niet wordt opgepakt.

Vanuit Haarlemmermeer brengt Mw. Van Paasschen in dat wat Haarlemmermeer betreft de werkgroepen Hinderbeperking die nog niet zijn afgerond, binnen het Hinderreductiepakket van Schiphol en LVNL worden ondergebracht.

Dhr. Van Geel concludeert dat in januari wordt gekeken naar het onderbrengen van werkgroepen, de betrokkenheid van gemeenten en de relatie met het Hinderreductiepakket van Schiphol en LVNL, rekening houdend met wat er dan nog te doen valt in die structuur.

Het Regioforum stemt in met de beslispunten zoals vermeld in de 'Oplegnotitie met beslispunten ORS-werkgroepen hinderbeperkende voorstellen'

*b. Voortgang Hinderreductieplan Schiphol/LVNL*

Dhr. Van Bergenhenegouwen zegt over de toetsing van het Hinderreductieplan dat er in week 51 een bijeenkomst staat gepland. Dat overleg biedt de beste gelegenheid om op de inhoud in te gaan.

Dhr. Van der Scheer geeft een stand van zaken over de voortgang in het Hinderreductieplan Schiphol/LVNL. Bij het vorige agendapunt kon men zich voor een deel van de voortgang informeren via de bijlagen. In het eerste kwartaal van 2022 zal Schiphol een vlot leesbare stand van zaken van het complete pakket presenteren aan de MRS i.o.

Dhr. Poelmans stelt voor om als eerste onderwerp van de MRS de omgang met hinderbeperkende voorstellen structureel aan de orde te stellen. De MRS moet een formule bedenken over hoe om te gaan met hinderbeperking. Dat moet niet alleen op basis van het huidige plan van Schiphol. Dat is vooral thematisch gericht, met structurele maatregelen die overal gelden. Niet duidelijk is wat maatregelen afzonderlijk opleveren, maar ook niet in totaal. Dat zal in kaart moeten worden gebracht. Dhr. Poelmans stelt voor om per cluster of per baan, samen met bestuurders, te kijken naar de situatie en een nulmeting te doen per baan. Dan kan worden gekeken wat aan hinderbeperking is gedaan, wat er nog openstaat en wat er in de toekomst aan maatregelen moet worden getroffen.

Het gaat dus om een structurele aanpak van hinderbeperking in de nieuwe formule van de MRS, met een nulmeting als startpunt in het gehele gebied van Schiphol.

Mw. Visser wijst erop dat de bijeenkomst over het Hinderreductieplan staat gepland op 22 december 2021. Komen er vooraf stukken die bewonersdelegaties kunnen inzien? Komt het participatieplan, -de evaluatie van de burgerparticipatie-, ook aan de orde?

Dhr. Van Berghenegouwen heeft aan degenen die zich voor de bijeenkomst hebben aangemeld een e-mail gestuurd, met een verontschuldiging dat de stukken laat, maar nog wel voorafgaand aan het overleg van 22 december, zullen volgen.

Dhr. Poelmans zegt dat hij hoopt dat de evaluatie leidt tot veranderingen in de huidige werkwijze en dat de uitkomsten van de evaluatie worden meegenomen in de toekomst.

##### **5. Stand van zaken Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)**

Dhr. Van der Scheer zegt dat er niet alleen via het Regioforum, maar ook vanuit de dagelijkse praktijk, vragen naar voren zijn gekomen bij BAS. Als moederorganisaties hebben Schiphol Group en LVNL de vragen met het bestuur van BAS besproken. Daaruit is voorliggende notitie ontstaan.

Er zijn een paar uitdagingen voor BAS. Dat heeft te maken met een onderbezetting in het team. Drie van de zeven medewerkers zijn vertrokken of vertrekken binnenkort. Een werving is gaande, maar daar wordt aangelopen tegen een krappe arbeidsmarkt en een inwerkperiode. Dat heeft invloed op het niveau van de dienstverlening.

Het tweede element dat noemenswaardig is, zijn de veiligheidsissues die in het oude registratiesysteem naar boven kwamen. In een bepaalde periode is het systeem uit de lucht gehaald vanwege de veiligheid. Vervolgens is een nieuwe website met een veiliger systeem geïntroduceerd. Enkele functies zijn nog niet teruggeplaatst op de nieuwe website. Dat heeft invloed op de beleving van de kwaliteit van BAS. In de tussenperiode zijn kleine fouten gemaakt bij de registratie van klachten. Daarover is een verklaring afgelegd. Een onderzoek naar de fouten loopt op dit moment. De resultaten worden eind dit jaar verwacht.

Het type werk is veranderd door de COVID-crisis. Er worden andere vragen gesteld, over bijvoorbeeld het verkort indraaien. Er wordt gewerkt aan het duidelijker maken van de verbinding tussen het indienen van een klacht en de opvolging. Er zijn verbeteringen doorgevoerd en er staan er nog op de rol.

Mw. Visser bedankt voor de notitie. De bewonersdelegatie is teleurgesteld over het feit dat er van uit wordt gegaan dat de problemen te verklaren zijn door zaken als een personeelstekort. Als eerste had in de notitie moeten staan dat Schiphol en LVNL zich ervan bewust zijn dat een tijdige en correcte informatievoorziening richting de omgeving, inclusief de klachtenafhandeling één van de kerntaken van BAS is. Het is ook één van de voorwaarden voor 'the licence to operate' voor de organisaties. De bewonersdelegatie ziet geen enkele zelfreflectie in het stuk terug. Dit patroon was steeds zichtbaar in de afgelopen jaren.

Er werd foute informatie gegeven. Bewonersvertegenwoordigers moesten op basis van ontvangen e-mails uitleggen dat handhavingspunten niet meer gebruikt worden. Over de foute informatie staat niets in het stuk. Een pentest doen om te weten of de security op orde is, is een ding. Het gaat erom dat de security van het systeem voldoet aan de hoogste eisen (BIO).

Mw. Visser vraagt zich af in hoeverre informatie uit de systemen nog betrouwbaar is en nog wel kan worden gebruikt voor beleidsvorming. Bewoners vinden dit zeer zorgelijk. Ze verwachten een goed, transparant, correct systeem, zodat op basis daarvan de juiste conclusies kunnen worden getrokken. Op de website staat dat de processpecialisten niet geloven in dikke handboeken, maar wel in slimme spelregels die resultaat opleveren. Dat willen bewoners helemaal niet. Zij willen altijd betrouwbare, correcte, juiste en tijdige informatie, waarop iedereen kan bouwen. Schiphol en LVNL zouden een onafhankelijke instantie, bijvoorbeeld een accountantskantoor, moeten inhuren om de issues en de betrouwbaarheid van registratiesysteem te toetsen.

Dhr. Poelmans ondersteunt het verhaal van Mw. Visser. De aanpak van de klachtenregistratie is een belangrijke bouwsteen voor het Omgevingshuis. Die registratie moet structureel anders worden opgezet, ook in combinatie met het meetsysteem. Dat moet zo snel mogelijk door de MRS worden opgepakt.

Dhr. Spaanderman bedankt Dhr. Van der Scheer voor zijn toelichting. Het verhaal komt op hem over als zijnde dat in een oude auto wordt gereden, met allerlei gebreken. Die auto moet continu worden gerepareerd. Een definitieve goede oplossing is er niet. Het gevolg is een reactie vanuit de markt door middel van vliegherrie.nl. Daar wordt heel duidelijk op een andere wijze gecommuniceerd. In hoeverre moet BAS nog een klachteninstituut zijn dat thuishoort bij Schiphol? Er moet een onafhankelijk instituut komen dat de klachten gaat verwerken. Het mandaat aan hen die dit gaan verzorgen moet in de MRS ter discussie worden gesteld. BAS schiet duidelijk tekort. Er zijn problemen met het verwerken van de klachten. De klachten veranderen, ook door COVID. Dhr. Spaanderman wil meer naar een onafhankelijk instituut dat klachten rapporteert en de sector verantwoordelijk gaat houden voor de klachten.

Dhr. Van Geel vraagt in hoeverre adviezen van de Ombudsman rondom klachtafhandeling een rol spelen.

Dhr. Van der Scheer is het er mee eens dat klachtenafhandeling enorm belangrijk is, dat dit heel serieus moet worden genomen en op een deugdelijke manier moet worden neergezet. Schiphol en LVNL erkennen dat de dienstverlening op het gebied van het beantwoorden van vragen en informatievoorziening beter kan en moet. Ze zijn ervan overtuigd dat de klachtenregistratie nu op orde is. Er wordt structureel gerapporteerd en de registratie is beschikbaar voor beleidsvorming en dergelijke. Dhr. Van der Scheer stelt voor om het rapport van de processpecialist af te wachten. Als bijvoorbeeld Mw. Visser daarover geen goed gevoel heeft dan moet daarover het gesprek worden aangegaan.

Het is een goede suggestie om in het kader van personeelswerving de functie aantrekkelijker te maken. De banden met de moederorganisaties worden versterkt. BAS moet wel als een onafhankelijk bureau functioneren, maar het is interessant om wat lijntjes te leggen, bijvoorbeeld op het gebied van hinderbeperking tussen de medewerkers van BAS en de mensen die dat bij Schiphol/LVNL doen. Er wordt voorgesorteerd op oplossingen. Het kwaliteitsniveau wordt hoger gebracht. Dat is een eerste oplossing. Te zijner tijd zal opnieuw een update worden gegeven. Dan kan worden beoordeeld waar BAS op dat moment staat. Het is duidelijk dat er nog uitdagingen zijn en daaraan hard wordt gewerkt. Betreffende de Ombudsman merkt Dhr. Van der Scheer op dat het voor iedereen belangrijk is dat duidelijker zichtbaar wordt gemaakt wat de rol is van klachten bij beleidsvorming en bij de activiteiten van de sector. Ook vanuit het Programma Hinderbeperking wordt daaraan gewerkt. De aanleiding voor veel maatregelen in het pakket was onder meer 'klachten bij BAS'. Het beeld is ontstaan dat er niets met de klachten wordt gedaan. Allereerst zal inzichtelijk worden gemaakt wat er met klachten wordt gedaan. Dit is een eerste inhoudelijke reactie op wat de Ombudsman aanbeveelt.

Dhr. Van Geel las in het advies van de Ombudsman om meer beleidsmatig om te gaan met klachten. Anderzijds moet aan de indieners duidelijk worden gemaakt wat er met hun klachten gebeurt.

Mw. Visser zegt in navolging van Dhr. Poelmans dat de klachtenregistratie onderdeel moet zijn van het Omgevingshuis, maar Mw. Visser wil daar niet op wachten. Ze ontvangt graag op korte termijn opnieuw een update, mede op basis van de nieuwe rapporten. Mw. Visser ontvangt ook graag een reactie vanuit het ministerie van IenW. Het is uiteindelijk een wettelijke plicht dat de informatievoorziening op orde is.

Dhr. Van Bergenhenegouwen zegt dat er een serieus vraagstuk ligt. De Ombudsman gaf niet alleen voor BAS, maar ook voor andere meldpunten voor vlieghinder aan dat het anders en beter kan. Dhr. Van der Scheer vertelde dat de sector zich daarvan bewust is. Het ministerie is in overleg met de Ombudsman over de aanpak. Met elkaar moet het constructieve gesprek worden aangegaan over hoe de functie van meldpunten verder kan worden verbeterd en dat mensen weten wat er met hun meldingen gebeurt. Het ministerie vindt het ook belangrijk om daarin snel stappen te zetten.

Dhr. Van Geel ervaart over dit onderwerp een constructieve manier van scherp en duidelijk zijn naar elkaar toe over het formuleren van een ambitieniveau en de bereidheid om met elkaar verder te praten. Dat is een goede manier van werken. Die mag in de nieuwe structuur zeker een rol krijgen.

## **6. Vaststellen verslag RF 8 oktober 2021 en besluit openbaarmaking**

Dhr. Lutgerhorst heeft een vraag naar aanleiding van het verslag. In de vorige vergadering vroeg hij aandacht voor het verschijnen van adviesrapporten. Het MKBA-rapport 'Groei en krimp van Schiphol' en het rapport van Milieudefensie 'Nederland over wonen en vliegen'. Het zijn fundamentele rapporten, met duidelijke conclusies. Het lijkt Dhr. Lutgerhorst wenselijk dat de rapporten in de MRS een plaats vinden.

Het verslag van 8 oktober 2021 wordt vastgesteld en zal openbaar worden gemaakt.

## **7. Rondvraag en afsluiting**

Dhr. Döpp stelde eerder een vraag over rapportages over het nachtgebruik. De LVNL rapporteert aan de ILT. Dhr. Döpp vroeg of die rapporten openbaar kunnen worden gemaakt of kunnen worden verstrekt aan het Regioforum. De reactie van ILT is daarop dat het een bestuurlijke aangelegenheid betreft. De rapportages kunnen via een WOB-verzoek worden opgevraagd. Dat lijkt Dhr. Döpp niet de weg waarlangs het Regioforum opereert. Kent LVNL, of het ministerie, een andere manier waarop deze rapportages structureel, ieder kwartaal beschikbaar kunnen worden gesteld aan het Regioforum?

Dhr. Van Geel zegt toe dat de vraag wordt neergelegd bij degenen die erover gaan.

Dhr. Van Geel zegt kort nog iets over de laatste vergadering van de ORS in de huidige vorm. Persoonlijk is Dhr. Van Geel ervan overtuigd dat als er niet een dergelijk adviesorgaan bestaat, of het zou worden afgeschaft, er dan direct de roep komt om zoiets te hebben. Er is iets nodig. Schiphol ligt nu eenmaal waar het ligt. Er wonen miljoenen mensen in de directe omgeving. De leefomgeving wordt daar geraakt. Dhr. Van Geel is blij dat met elkaar het traject wordt ingegaan naar iets nieuws, zonder dat 'de oude schoenen al worden weggegooid'. Dhr. Van Geel herhaalt het citaat uit zijn eindadvies: 'Als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.'

Dhr. Van Geel bedankt de vertegenwoordigers van BRS, voor zover die vandaag aanwezig zijn, voor hun betrokkenheid en de bijdrage die is geleverd.

Dhr. Van Geel wenst iedereen plezierige feestdagen en sluit de vergadering om 12.40 uur.

**Data Regioforums 2022:**

1. Regioforum 1 -> vrijdag 1 april 2022
2. Regioforum 2 -> vrijdag 24 juni 2022
3. Regioforum 3 -> vrijdag 7 oktober 2022
4. Regioforum 4 -> vrijdag 16 december 2022