

## **Verlag Regioforum – 7 oktober 2022**

### **Aanwezig:**

Dhr. P. van Geel  
Dhr. G.J. Hermelink  
Mw. J. Brand

Voorzitter ORS  
Secretaris ORS  
Junior projectsecretaris, secretariaat ORS

Dhr. S. Akkerman  
Dhr. H. Kooiman

Directeur Milieufederatie Noord-Holland  
Vice President Flight Tactical Flight Operations,  
KLM

Dhr. J. van Oosterom

Plv. projectdirecteur Schiphol, ministerie van  
IenW

Mw. M. van der Helm  
Dhr. J. Strijtveen

Hoofd Strategy & Capacity Management, LVNL  
Manager Public & Community Affairs, Schiphol  
Group

### **Bewonersdelegatie:**

Dhr. M. Döpp  
Dhr. A. Hendriks  
Dhr. P. Hesp  
Dhr. R. Lutgerhorst  
Dhr. W. Spaanderman  
Mw. M. Visser

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

### **2<sup>e</sup> ring**

Dhr. M. Adema  
Dhr. R. Algra

Stagiair Milieufederatie Noord-Holland  
Senior Adviseur Omgevingsmanagement  
Public & Community Affairs Corporate Affairs,  
Schiphol Group

Dhr. L. Baarse  
Dhr. T. van de Belt  
Dhr. V. Bijsterbosch

Kiesman Aalsmeerbaan  
Kiesman Aalsmeerbaan  
Adviseur Capacity Management  
Strategy & Airport Planning, Schiphol Group

Mw. V. de Boer-Vermeulen  
Dhr. T. Goemans

Manager BAS  
Omgevingsmanager Schiphol, ministerie van  
IenW

Dhr. J. Halma  
Dhr. M. Heilig  
Mw. M. Höfarter  
Dhr. D. Houthuijs (RIVM)  
Mw. L. Hurts

Communicatiemedewerker, BAS  
Business analist milieu, LVNL  
Kiesvrouw Aalsmeerbaan  
Spreker (agendapunt 4), hoofdonderzoeker  
RIVM

Mw. N. Janssen (RIVM)

Interim-officemanager, secretariaat ORS  
Spreker (agendapunt 4), senior onderzoeker  
RIVM

Mw. N. Khabazi-Boutachekourt

Beleidsadviseur, ministerie van IenW

Dhr. E. de Leeuw

Mw. S. Smit-van de Velde

Mw. R. van der Ven

Dhr. C. Vlasblom

Mw. I.L. Vos

Kiesman cluster Aalsmeerbaan en voorzitter  
KCCA

Account/-issuemanager, LVNL

Senior adviseur Omgevingsmanagement,  
Schiphol Group

Manager Flight Projects & Innovation, KLM

Het Notuleercentrum

**Afwezig:**

Dhr. J. van Bergenhenegouwen

Mw. T. Koekkoek

Dhr. W. Looman

Dhr. M. Poelmans

Mw. A. Pronk

Dhr. T. Tieman

Programmadirecteur Schiphol, ministerie van  
IenW

Projectmanager, secretariaat ORS

Zwanenburgbaan buitengebied

Kaagbaan buitengebied

Director Mainport Strategy, Air France KLM

Public Affairs Manager, VNO-NCW West

## **1. Opening en mededelingen**

Dhr. Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom bij de vergadering van het Regioforum. Een bericht van verhindering is ontvangen van mevrouw Koekkoek. Mevrouw Brand vervangt haar. De heer Van Berghenhenegouwen is verhinderd, net als de heren Looman, Poelmans en Tieman.

De vergadering wordt opgenomen uitsluitend ten behoeve van het verslag.

### **a. Mededelingen**

Dhr. Strijtveen introduceert enkele nieuwe gezichten namens Schiphol. Op de tweede ring hebben plaatsgenomen de nieuwe manager van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol, mw. (Vanessa) De Boer-Vermeulen, dhr. (Vincent) Bijsterbosch is aanwezig in het kader van de kwartaalmonitor. Mw. (Rozemijn) Van der Ven is de nieuwe senior adviseur Omgevingscommunicatie.

Dhr. (Rob) Algra werkt Schiphol breed aan het Minder Hinder-programma.

Dhr. Van Oosterom heeft een mededeling over de ontwikkeling van het nieuwe geluidsstelsel, de Luchtvaartnota en de brief van 24 juni jl., waarin het Hoofdlijnenbesluit Schiphol is aangekondigd, om normen te gaan ontwikkelen, zodat in de toekomst kan worden gestuurd op het aantal vliegtuigbewegingen. Het denkwerk is gestart. Het ministerie doet dat in betrokkenheid van de belanghebbenden. Een uitnodiging aan de leden van het Regioforum, om daarin mee te doen, volgt. Er komt een Participatieplan. Dat wordt volgende week via het secretariaat ORS verzonden. Leden van het Regioforum kunnen zich melden om mee te denken in de vorm van een werkgroep. De inschatting is dat die werkgroep geen enorme tijdsinzet vergt. De systematiek is niet alleen voor Schiphol bedoeld, maar ook voor andere luchthavens. Er wordt ook gekeken naar de betrokkenheid van personen en organisaties op andere luchthavens.

### **b. Ingekomen stukken ter informatie**

*Bijlage 1b: RIVM – Memo openbaarmaking regionale uitwerking nationale meetstrategie vliegtuiggeluid voor Schiphol Airport*

Mw. Visser vraagt naar de status van de memo. Het woningbestand in 2005 is genomen als uitgangspunt en niet het huidige woningbestand. Bij een aantal meetpunten plaatst de bewonersvertegenwoordiging vraagtekens. Moet de ORS er iets van vinden en kan er meer uitleg worden gegeven? Het is een belangrijk document. Het inrichten van een nieuw meetsysteem moet wel goed gebeuren. Het is straks de basis voor de geluidsnormen die worden vastgesteld.

Als bewoner van het Kaagbaan binnengebied mist dhr. Hendriks twee zaken. De kaarten in het rapport zijn niet te vergroten om echt te kunnen zien waar wat is. Er zijn weinig punten binnen de 58 Lden. Hij is benieuwd waar de nieuwe of aanvullende punten komen.

Dhr. Spaanderman mist in de memo de recente ontwikkeling dat gemeenten ontevreden zijn over het gemeten resultaat. Met name in de groene driehoek is zichtbaar dat gemeenten zelf het initiatief gaan nemen, zelf geld op tafel gaan leggen om tot een eigen meetsysteem te komen. Dat is een ontwikkeling die hij terug wil zien in een dergelijke rapportage en dat er ook naar geluisterd wordt. Gemeenten moeten forse investeringen doen. De vraag is hoe daarmee wordt omgegaan.

Dhr. Van Oosterom veronderstelt dat de regionale uitwerking ook besproken is in ORS-verband. Inhoudelijke vragen horen thuis in dit verband. Op hoofdlijnen kan hij een toelichting geven.

De memo bevat een advies voor de uitwerking van de meetstrategie voor Schiphol. De luchthaven zorgt voor het netwerk van meetposten en het ministerie zorgt voor de validatie. Er is nog geen besluit genomen over het vervolg dat aan het advies wordt gegeven. Nu wordt een validatie uitgevoerd op basis van de meetdata. Het zou kunnen zijn dat een deel van de meetposten verplaatst wordt. Het gevolg daarvan kan in de werkgroep besproken worden. Graag hoort dhr. Van Oosterom of er op dit moment behoefte is aan een tussenstap. Als die behoefte er is, dan wordt in relatie tot de werkgroep bekeken wat daarvoor geregeld kan worden. Over de activiteiten van gemeenten merkt hij op dat niet kan worden beheerst wat gemeenten doen. Deze exercitie is erop gericht om, ook met de kennis van het RIVM en de wetenschappelijke achtergrond, een objectieve analyse te maken en een en ander uit te werken. Als allen blijven aangeven wat anders te willen dan wordt daarmee het paard achter de wagen gespannen. Als een gemeente daarin wil investeren dan is het aan de gemeenteraad om daarover een opvatting te hebben en niet aan het ministerie.

Dhr. Van Geel stelt voor dat de inhoudelijke opmerkingen over het proces worden meegenomen door dhr. Van Oosterom om te beoordelen of die een plek kunnen krijgen in de vorm te geven werkgroep. Als dit niet mogelijk is, dan wordt dit teruggekoppeld.

Mw. Visser merkt op dat bewoners eerder al zijn meegenomen, in zijn algemeenheid, maar niet in de regionale uitwerking voor Schiphol. Er ontbreken slides, zoals over de 58 Db(A) contour. Er moet meer werk worden verricht. Het is voor bewoners belangrijk dat er straks een goed meetsysteem ligt. Dat kan niet worden gebaseerd op een woningbestand uit 2005.

Dhr. Akkerman is benieuwd op welke manier deze memo is besproken met gemeenten. Hij wil weten hoe belanghebbenden worden betrokken bij besluiten over wel of geen extra meetposten en waar. Voert het ministerie of Schiphol de besluiten uit?

Dhr. Van Oosterom antwoordt dat het meetnetwerk van Schiphol is. Het ministerie kan niet eenzijdig opleggen wat Schiphol moet doen. De basis is goed samenwerken met de omgeving. Daar is dit Regioforum en straks zijn opvolger voor. De uitwerking moet hier op tafel komen. Het is belangrijk dat er een goede voorbereiding plaatsvindt in de werkgroep.

***c. Hoofdlijnenbrief Schiphol inzake besluit reductie vliegbewegingen***

*Bijlage 1c: Hoofdlijnenbrief Schiphol aan Tweede Kamer*

*Bijlage 1c1: Bijlagen bij Hoofdlijnenbrief Schiphol*

Dhr. Van Geel laat weten dat er op 6 oktober jl. een overleg is geweest in de Tweede Kamer.

Dhr. Van Oosterom meldt dat op 6 oktober de Hoofdlijnenbrief is besproken in de Tweede Kamer. Er is een toelichting gegeven op het besluit en hoe daarin verder wordt gegaan. De eerste stap is dat het anticiperend handhaven wordt beëindigd, met daarbinnen het vastleggen van het baangebruik in een Experimenteerregeling. Op dit moment wordt deze stap uitgewerkt, met gebruikmaking van de expertise van LVNL en de ILT. Naar verwachting wordt in de komende weken daarover naar buiten getreden. Uiteraard volgt er een consultatie waar de ORS kennis van kan nemen en op kan reageren. Via een internetconsultatie is er voor eenieder een reactiemogelijkheid. De bedoeling is dat het anticiperend handhaven per november 2023 wordt beëindigd.

Een tweede spoor is het verankeren van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen (440.000) in het LVB. Dat wil het ministerie. Het LVB is afhankelijk van een natuurvergunning. Mocht het verkrijgen van een natuurvergunning niet tijdig lukken, dan volgt een tweede ministeriële regeling. Daarvoor moet de bijbehorende procedure worden doorlopen. Het ministerie heeft die procedure mogelijk niet afgerond op het moment dat dat maximum in november 2023 kan worden vastgelegd. De vastlegging verschuift dan naar november 2024.

Het derde spoor betreft het uitwerken van de normering. De minister heeft uitgelegd dat daarbij de effecten van 440.000 vliegbewegingen worden gehanteerd als maximumplafond. Vanaf daar vertaalt het ministerie dit in een aflopende normering, waardoor er enerzijds ruimte is voor de sector om zich binnen de normen te ontwikkelen en anderzijds de voetafdruk op de omgeving steeds stapsgewijs afneemt. Bij al die stappen hoort ook formele vastlegging. Bij die vastlegging hoort de betrokkenheid van de omgeving, middels formele consultaties en maar ook, waar nodig en mogelijk, informeel op eerdere momenten. Gisteravond vond een commissiedebat plaats. De Kamer hanteert de regel om daar geen moties te mogen indienen.

Dhr. Van Geel begrijpt dat er geen vanzelfsprekende meerderheden links of rechts waren. Dat is dus even afwachten.

Dhr. Akkerman heeft een vraag over het proces, en wel over de rol van de MRS op formele momenten. Dit gremium is niet informeel. Voordat informerende consultatie plaatsvindt zou daarom eerst met de MRS moeten worden gesproken. Feitelijk wordt elke vergadering al gevraagd hoe de verhoudingen eruit gaan zien.

Dhr. Van Geel geeft aan dat als de financiële en inhoudelijke contouren van de MRS helder zijn, er een werkprogramma met onderwerpen wordt gemaakt. Hij neemt aan dat het voorgestelde door dhr. Akkerman dan plaatsvindt.

Dhr. Akkerman zou niet alleen een werkprogramma opgesteld willen zien, maar ook een afspraak met het ministerie over de rol van de MRS. Hij wil niet dat er een werkprogramma wordt gemaakt waarin de MRS een informele rol krijgt.

Dhr. Van Geel beschouwt de status, de rol, waarover de Raad wordt bevraagd en dat wat er met de status zal gebeuren, als één geheel.

Mw. Visser heeft begrepen dat er volgende week een participatieplan komt. De vraag is hoe dat plan moet worden geduid in het kader van de motie Van der Molen. Daarin werd verzocht om de MRS te betrekken bij de integrale afweging. Zij wil weten of het participatieplan daarop aansluit.

Dhr. Van Oosterom vertelt dat de minister de motie heeft beantwoord. Het participatieplan, dat komende week volgt, zit op het zojuist genoemde derde spoor. Met het tweede spoor wordt op een later moment aan de slag wordt gegaan. Spoor 1 is op zodanig korte termijn aan de orde dat hij niet voorziet dat daarvoor een uitgebreid participatieplan kan worden gemaakt. Op dit moment werkt het ministerie aan een conceptregeling, die langskomt voor een reactie.

Dhr. Lutgerhorst verwijst naar spoor 2, de teruggang naar 440.000 vliegbewegingen. Dit houdt de gemoederen bezig. Hij refereert aan een artikel dat in het Leidsch Dagblad is verschenen. Het artikel

luidde *“Alsof minder vluchten meer overlast verduisteren”*. Iedereen brengt zijn standpunt naar voren en verdedigt dit. Hij vindt, vanuit het cluster Aalsmeerbaan binnengebied, dat in alle eerlijkheid de correcte gegevens moeten worden gebruikt in de artikelen die iedereen leest. Twee feiten spreken dit tegen. Het aantal vliegbewegingen van 2014 tot en met 2019 is hoofdzakelijk afgehandeld op de secundaire Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan. Immers, de primaire banen waren al maximaal in gebruik.

Dhr. Lutgerhorst vraagt, middels een door hem opgestelde notitie, ook aandacht voor het volgende. In het artikel staat de subkop *“Geen sprake van een redelijke afweging van belangen”*. Als dit slaat op ‘een vuist uit het verleden’, dan is dit ook niet juist. Over het baangebruik en de vermindering van overlast is besloten in de Alders-akkoorden, met name in 2015, door het NNHS en bewonersvertegenwoordigers Aalsmeerbaan Binnengebied en onder andere Kaagbaan Buitengebied. Dat zou het hoofdmotief moeten zijn voor de inkleuring van de genoemde 440.000 vliegbewegingen. Wat bewoners betreft zou dat onder het motto moeten komen, omdat zij voorstander zijn van zo min mogelijk vliegbewegingen om daarmee overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Dhr. Hendriks vraagt of hij het goed gehoord heeft dat het aantal van 440.000 vliegbewegingen pas in 2024 ingevoerd zal worden.

Dhr. Van Oosterom antwoordt bevestigend. Dat is later dan oorspronkelijk gedacht. Dit is door de minister ingebracht in de Tweede Kamer naar aanleiding van vooraf ingediende schriftelijke vragen.

Op persoonlijke titel vraagt dhr. Van Geel of de voorziene autonome groei eerder dan 2024, op natuurlijke wijze, zal kunnen plaatsvinden.

Dhr. Van Oosterom voelt zich niet de aangewezen persoon om daarover voorspellingen te doen. De actuele situatie heeft ook invloed, wat kan betekenen dat in tussenliggende periode boven 440.000 vliegbewegingen wordt uitgekomen. Zolang dat niet wordt vastgelegd, kan het ministerie dat niet afnemen.

Dhr. Spaanderman stelt dat er een essentiële opmerking wordt gemaakt. Er wordt gezegd dat de invoering van 2023 naar 2024 gaat. Hij is benieuwd of het dan november 2024 wordt. Ook vraagt hij zich af in hoeverre iedereen in de komende weken weer verrast wordt met nieuwe ontwikkelingen. Er is 440.000 afgesproken en dat getal is een eigen leven gaan leiden. In dezen is een reactie gekomen van de sector, maar ook van andere partijen. Worden we in het vervolg van dit proces adequaat op de hoogte gehouden van dergelijke tussenzinnen, die zeer bepalend zijn voor het geheel? Zoals dhr. Van Geel ook opmerkte: loopt in 2024 alles door naar 500.000 of niet? Er is 440.000 afgesproken, maar als dat pas eind 2024 ingaat, bestaat de mogelijkheid dat doorgevoegen wordt naar 500.000. Het is een klein onderdeel van het pakket dat er ligt en de vraag is wat daarin mee verschuift. Dhr. Spaanderman ontvangt hier graag een schriftelijk antwoord op. Hij hoort graag wat in dit proces de gevolgen zijn van deze verschuiving ten opzichte van andere dossiers, zoals Luchtbeleidsherziening, gezondheidsperikelen et cetera.

Dhr. Van Geel constateert dat de kernvraag is wat de gevolgen zijn voor de verschillende processen, die worden opgezet in het kader van genoemde trajecten, als dit de politiek-bestuurlijke lijn is.

Dhr. Döpp heeft een vervolgvraag over het aantal van 440.000 vliegbewegingen. Hij begrijpt dat er 20% overschrijdingskans is. Hij vraagt zich af of de minister een aanwijzing kan geven om die overschrijding te voorkomen als de handhavingspunten weer actueel worden. Deze vraag hoeft nu niet beantwoord te worden.

Wat betreft spoor 1 verbaast het de heer Döpp dat het NNHS versneld wordt vastgesteld. Er zijn veel klachten en opmerkingen geweest over het feit dat het stelsel niet geleverd heeft zoals verwacht. Er zou een evaluatie komen van het NNHS, maar het wordt nu vastgelegd zonder evaluatie. Hij heeft grote zorgen over die vastlegging. Eerder was er een situatie waarin regels tussentijds wijzigden. Hij vraagt om een goede betrokkenheid.

Dhr. Van Geel verzoekt dhr. Van Oosterom om te reageren.

Dhr. Van Oosterom zegt dat de verschuiving van 2023 naar 2024 is besloten in lijn met de realiteit, gezien de Europese procedure (Balanced Approach) die moet worden doorlopen, conform de Europese Verordening. De procedure die daarvoor nodig is, en gehoord hebbende de reactie van Europese Commissie contacten, maken dat meer tijd nodig is. Het eerdere streven van november 2023 is niet haalbaar. Dat is spijtig, maar wel de realiteit.

Dit betekent niet dat er tot 500.000 gevlogen kan worden, want per november 2023 wordt wel gestopt met anticiperend handhaven. Dit betekent dat de handhavingspunten weer actief worden. Binnen de handhavingspunten, in combinatie met het strikt preferentieel baangebruik dat in een aanvullende regeling daarbij wordt vastgelegd, is het beeld van het ministerie dat er tussen 450.000 en 465.000 vluchten mogelijk zijn, rekening houdend met vlootvernieuwing. Dat is een studie waarvan de Kamer kennis heeft kunnen nemen. Het is als het ware een tussenstap. Het is geen 440.000, maar ook geen 500.000. Vanaf november 2024 hoopt het ministerie het getal van 440.000 vast te leggen. De minister heeft er vertrouwen in dat dit mogelijk is.

De overschrijdingskans van 20% heeft betrekking op het genoemde aantal van 465.000 en niet op 440.000. Dat laatste getal wordt vastgelegd. De overschrijdingskans van 20% zegt alleen iets over de inschatting die gemaakt is, niets over hoeveel er daadwerkelijk gevlogen mag worden. Dat gebeurt aan de hand van handhavingspunten en de realisatie. Het is puur de inschatting dat het hoger of lager kan worden. De gemaakte inschatting geeft niet meer of minder ruimte om te vliegen. In het debat in de Kamer heeft de minister toegezegd de Kamer daarover schriftelijk te informeren. Daarvan kan het Regioforum kennisnemen.

Over de vraag of dit invloed kan hebben op andere terreinen, zegt dhr. Van Oosterom dat zijn beeld is dat dit niet het geval is. Er worden geen andere zaken getemporeerd omdat deze realiteit van de Balanced Approach nu ontstaan is. Zoals aan de voorkant is gezegd: alle stappen vereisen een formele vastlegging, waarbij er sprake zal zijn van consultatie, onder andere in dit gremium. Ook de vraag over het strikt preferentieel baangebruik komt hierlangs, waardoor er een reactiemogelijkheid is.

Mw. Visser vraagt of er is gekeken in hoeverre de Balanced Approach-methode juridisch noodzakelijk is. Immers, Schiphol beschikt niet over de juiste vergunning. Ze vraagt zich af of een luchthaven, die in overtreding is omdat het niet over de juiste vergunning beschikt, juridisch gezien 'recht' heeft op een zorgvuldige procedure als de Balanced Approach.

Dhr. Van Oosterom legt uit dat de Balanced Approach toeziet op een exploitatiebeperking in het kader van geluid. Als er een beperking zou volgen uit het proces van de natuurvergunning dan is het een terechte vraag of die procedure wel nodig is. Daarover is het ministerie ook in gesprek met de Europese

Commissie. De realiteit is dat het proces van de natuurvergunning nog wel even loopt. De insteek is om daar niet op te wachten en de Balanced Approach-procedure te doorlopen. Het is bovendien passend omdat de Balanced Approach-procedure straks de gelegenheid geeft om te reageren op plannen, onder andere voor dit gremium, maar ook voor de sector.

Mw. Visser onderstreept haar punt dat Schiphol geen natuurvergunning heeft. Daaraan moet worden gewerkt. De Balanced Approach-methode is een recht dat luchthavens hebben. Als in exploitatie moet worden gekrompen, dan moet die procedure netjes worden doorlopen. Ze wil weten of dat ook voor luchthavens geldt die niet aan de wet voldoen, wanneer ze de natuurvergunning niet hebben. Is die koppeling te maken? Daarmee zou, niet via de Balanced Approach-methode, toch sneller een krimp van 440.000 vliegbewegingen kunnen worden bereikt.

Dhr. Strijtveen stelt de feiten scherp. Er is een situatie waarin Schiphol een natuurvergunning moet aanvragen. Die vergunning is aangevraagd. Daarop is een positieve ontwerpbeslissing genomen. Er is nog nergens geconstateerd dat de luchthaven in overtreding is. Dat is een waardeoordeel.

Dhr. Van Oosterom zegt dat het in eerste instantie aan de Europese Commissie is om te oordelen of het Europees recht goed wordt gevolgd. Het ministerie heeft een beeld waarover met de Commissie wordt gesproken. Als er beperkingen volgen uit de natuurvergunning dan hoeft de Balanced Approach-procedure niet te worden doorlopen. De Balanced Approach-procedure wordt nu in ieder geval doorlopen voor het besluit dat genomen is.

#### **d. Consultatie kader netwerkqualiteit**

##### *Mondelinge toelichting door het ministerie van IenW*

Dhr. Van Oosterom meldt dat er de nodige respons, waaronder vanuit dit gremium, is gekomen. Een en ander wordt in beeld gebracht en waar mogelijk verwerkt. Uiteraard moet er reactie komen op ieders inbreng.

Dhr. Döpp vindt het wat mager. Het is jammer dat er vooraf geen participatieplan was, zodat besproken had kunnen worden wat de inbreng vanuit dit gremium zou zijn. In een andere Kamerbrief over een soortgelijk onderwerp werden de bezwaren op het voorstel afgewezen door middel van een enkele zin. Hij vreest dat de onderhavige inbreng een weinig serieuze bespreking krijgt. Hij zit niet te wachten op een brief, maar hij wenst echte participatie. Dit is een belangrijk onderwerp waarbij de bewonersdelegatie al jaren aandringt om het goed in te vullen en waarvoor verschillende voorstellen zijn gedaan.

Dhr. Van Oosterom is het ermee eens dat echte participatie moet plaatsvinden, maar hij bestrijdt dat de huidige participatie te mager is en niet serieus genomen wordt. Zijn collega's hebben de inbreng zeer zorgvuldig bekeken en meegewogen. De werkgroep Toekomst Luchtvaart heeft vanuit de zijde van omwonenden een visie op het Kader Netwerkqualiteit gegeven. Dat hier zeer serieus naar wordt gekeken, zal naar voren komen in de reactie. Als er daarna nog behoefte aan is, is er altijd ruimte voor een gesprek met het ministerie.

Dhr. Döpp meldt dat de bewonersdelegatie voordat de input verwerkt werd, in een gesprek niet de gelegenheid kreeg voor een toelichting en bespreking. Het is mager om achteraf te horen wat er met de inbreng is gedaan. Gezien de inspanningen en het vele werk dat bewoners hebben verzet, vindt hij



dit teleurstellend. Hij roept op om toch vooraf een gesprek te hebben, om vanuit beide kanten zaken te kunnen toelichten.

Dhr. Van Geel stelt dat nu wel wordt aangeboden om over de verwerking van alle input te spreken.

Dhr. Van Oosterom zegt dat het ministerie altijd openstaat voor een gesprek met eenieder. Het ministerie gaat een gesprek arrangeren.

**e. Informatiesessies 2022**

*Bijlage 1e: Overzicht van gefaciliteerde en geplande informatiesessies 2022*

Mw. Visser verwijst naar de informatiesessie met ACNL. Daar is geconstateerd dat er nog een vervolgsessie zou komen voor het eind van het jaar. Die moet nog worden gepland. Die sessie is belangrijk om te praten over de onderliggende opdrachten die zijn meegegeven om te gaan zoeken naar een nieuwe systematiek voor de krimp naar 440.000 vliegbewegingen.

Dhr. Hermelink antwoordt dat het secretariaat ermee bezig is. De vervolgsessie zal worden ingepland in december 2022 of begin januari 2023.

**f. Kwartaalrapportage SOORS Q2 2022**

*Bijlage 1f: Kwartaalrapportage SOORS Q2 2022*

Dhr. Van Geel constateert dat de kwartaalrapportage voor kennisgeving wordt aangenomen.

**g. Kwartaalmonitor Schiphol Q3 gebruiksjaar 2022**

*Bijlage 1g: Kwartaalmonitor Schiphol Q3 gebruiksjaar 2022*

Dhr. Döpp heeft een vraag over de tweede baanregel en over de vierde baanregel. De inspectie heeft geconstateerd dat de tweede baanregel niet is gehaald. In de rapportage wordt een alternatieve berekening voorgelegd, waarmee wel aan de tweede baanregel wordt voldaan. Dit lijkt hem niet de juiste oplossing.

De vierde baanregel is wel gehaald. Het is wel zorgwekkend dat er flink gevlogen wordt, ondanks het totaal aantal vluchten. Dit is binnen de regels, maar wel op basis van de oude regels. In het Alders eindverslag stond een verbeterde visie, die door de minister is overgenomen. Deze visie staat nog niet in de rapportage van LVNL. Hij neemt aan dat in de aankomende vastlegging van de regels de Alders definitie wordt gehanteerd voor de vierde baanregel.

Mw. Visser verwijst naar de resultaten op pagina 6. Dat gaat over de netwerkqualiteit. Vanuit bewonersorganisaties zijn er veel klachten dat er heel laat nog gevlogen wordt. Vooral tussen 22.00 en 23.00 uur komen er veel toestellen over. De omwonenden ervaren de gevolgen van de lage aankomstenpunctualiteit. Ze vraagt of dat te maken heeft met alle vertragingen die op Schiphol zijn ontstaan betreffende de afhandeling enzovoorts.

Mw. Van der Helm stelt dat de normering voor regel twee de tijdsduur betreft dat de baan mogelijk ingezet kan worden en niet de periode dat er daadwerkelijk vliegtuigen starten of landen. Voor vertrekkende vluchten moet circa 30 minuten van tevoren bekend zijn welke baan beschikbaar is. Dan wordt de baan ook beschikbaar gemeld en al meegerekend voor regel twee. Het duurt dan echter nog minimaal 20 à 30 minuten voor het eerste vliegtuig van de baan vertrekt.

LVNL heeft op dit moment te maken met een onvoorspelbare situatie van het vertrekkende vliegverkeer. Hierdoor duurt het vaak nog wat langer voordat de baan gebruikt wordt. LVNL zet de baan pas daadwerkelijk in op het moment dat dit nodig is voor de afhandeling van het aanbod van verkeer.

Dhr. Dopp geeft aan dat dit lijkt op het tijdens de wedstrijd veranderen van de spelregels. Hij heeft bezwaren tegen deze gewijzigde berekening en de toelichting van de LVNL.

Dhr. Strijtveen kan zich vinden in de conclusie van mw. Visser. Er vinden gedurende de dag verschuivingen plaats door allerlei operationele problemen in de hele keten. Die verschuiving kan leiden tot meer verkeer later op de dag. Het past nog binnen de regels, maar daar kopen de omwonenden weinig voor.

Het is voor het netwerk van de KLM en voor de beschikbaarheid van de operatie op Schiphol belangrijk om de punctualiteit op orde te krijgen.

Mw. Visser laat weten dat het goed is om op het netvlies te hebben dat bewoners er last van hebben als de punctualiteit niet op orde is en er laat wordt gevlogen. De genoemde 50% levert voor omwonenden heel veel extra overlast op.

Dhr. Strijtveen vult aan dat er van de optie om in de nacht door te blijven vliegen bewust geen gebruik wordt gemaakt. Daarover zijn immers afspraken met elkaar gemaakt. Die afspraken blijven staan.

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

### **a. Stand van zaken transitie 'Van ORS naar MRS en Omgevingshuis'**

*Mondelinge toelichtingen door het ministerie van IenW en het ORS-secretariaat*

### **b. Stand van zaken werving voorzitter ORS/MRS**

*Mondelinge toelichting door het Ministerie van IenW*

### **c. Voortgang samenwerkingsafspraken**

*Mondelinge toelichting door het Ministerie van IenW*

Dhr. Van Oosterom vertelt dat de Kamer de minister en andere bewindspersonen aan het begin van deze periode nogmaals op het hart heeft gedrukt dat de Kamer als allereerste over alles geïnformeerd wil worden. Dat is ingewikkeld want het ministerie wil dat ook doen richting andere partners.

Het gremium heeft kennis kunnen nemen van het voorstel, dat bekend staat als het stuk van Dinand Abels. Het stuk is met de minister besproken, dat leidde tot instemming. Hiermee kan verder worden gegaan. Binnenkort zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

Vanuit het agendaoverleg werd de zorg geuit dat er geen post is op de begroting. Die zorg heeft het ministerie niet. In artikelen werd gesproken over een juridisch dreamteam voor € 60 miljoen, maar dat is overdreven. Het bedrag van € 60 miljoen is voor allerlei zaken rond Schiphol. De middelen kunnen onder andere voor de ORS worden ingezet. Voor de voorstellen zoals opgenomen in het stuk, is financiële dekking tot en met 2026. Er is nog tijd om zorg te dragen voor dekking na die periode.

Daar komt nog bij dat dhr. Van Geel, na drie aaneengesloten interim periodes, per 1 januari 2023 stopt als voorzitter van de ORS. Het ministerie zal met snelheid een nieuwe voorzitter gaan werven, als de Kamer is geïnformeerd. Er zijn al contacten geweest over hoe het ministerie daarbij betrokken kan zijn. Op 1 januari 2023 is er een heldere koers, inclusief een budget.

Dhr. Van Geel meldt dat de Raad van Toezicht zeer nieuwsgierig was naar met name dat financiële en inhoudelijke kader. De zorg voor continuïteit en de ombouw van deze organisatie naar een nieuwe bloeiende organisatie in de nabije toekomst zijn een verantwoordelijkheid van de Raad van Toezicht. Dhr. Hermelink is medeverantwoordelijk voor een goed vervolg.

Dhr. Hermelink noemt dat het secretariaat blij is dat er na bijna tweeënhalf jaar onderzoek een perspectief is en dat er een stip op de horizon kan worden gezet, waar met zijn allen naartoe kan worden gewerkt. Er moet nog veel werk worden verricht, want behalve een voorzitter moet er te zijner tijd ook een nieuwe secretaris gevonden worden. Het secretariaat doet haar best zodat zo snel mogelijk als nieuwe organisatie verder kan worden gegaan. De eerste werksessie is geweest, er komen er nog twee. Het doel is om zo snel mogelijk invulling te kunnen geven aan de opdracht en tot overeenstemming te komen over de inhoudelijke invulling. Dit gebeurt samen met het team van IenW.

Dhr. Van Geel geeft gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mw. Visser is blij dat er eindelijk een klap op is gegeven. Er zijn nog (structurele) openstaande punten, zoals de rol van experts. De vraag is hoe daaraan invulling wordt gegeven. Ze is blij dat na zoveel sessies nu een concept voorligt, waarmee de minister uit de voeten kan. Ze is benieuwd hoe de Tweede Kamer op dit voorstel zal reageren. Het budget is goed vastgelegd tot en met 2026. Dat geeft rust om de dingen te kunnen doen, die gedaan moeten worden.

Dhr. Akkerman heeft een vraag over de afspraken die met de BRS worden gemaakt. Het ministerie werkt afspraken verder uit. Doet het ministerie dat ook voor de BRS, wat betreft de communicatie met de Tweede Kamer?

Dhr. Van Geel noemt de bestuurlijke kolom.

Dhr. Spaanderman constateert dat dhr. Akkerman een sprong heeft gemaakt naar agendapunt 2c. Dhr. Spaanderman wil de opmerking van dhr. Akkerman veralgemeniseren. Binnen de MRS is er sprake van een nieuw fenomeen, NOVEX. Daarin wordt o.a. gesproken over de woningbouwopgave. De bewonersvertegenwoordigers horen hier niets over. Vooral nog moeten bewonersvertegenwoordigers hun informatie gaan ophalen bij wethouders in de omgeving, zolang zij die willen geven. Dhr. Spaanderman zou met betrekking tot dit proces graag een ander traject zien, naast het proces van projectorganisatie. Het zijn belangrijke processen in het geheel, waarbij bewonersvertegenwoordigers op de een of andere manier, indirect, informatie krijgen. Hij zou liever veel directe informatie krijgen over wat er speelt, zodat naar de achterban kan worden gecommuniceerd over de ontwikkelingen met betrekking tot de woningbouw. Hij hecht aan de agenda om te weten welke stappen in welke volgorde worden genomen. Hij wil het spoor niet bijster raken in het proces, waarbij de BRS niet meer in deze zaal zit. Het ministerie speelt eigenlijk een coördinerende rol in dat geheel.

Dhr. Lutgerhorst stelt dat het eindrapport, dat is voorgelegd aan de minister, een aantal keuzemomenten omvat, met name over de samenstelling van de bewonersdelegatie binnen de ORS. De bevoegdheid is aan de minister om daarover een besluit te nemen. Is dat besluit al genomen en zo nee, hoe verloopt het proces dan verder?

Dhr. Van Oosterom is het ermee eens dat er nog uitwerkingpunten zijn. Het ministerie voelt de verantwoordelijkheid om te zorgen dat er een greemium is en dat er op zijn minst enig draagvlak is voor de vormgeving daarvan. Het ministerie is niet de enige partij die daarin doorslaggevende besluiten kan nemen. Het is aan de Tweede Kamer om er een oordeel over te geven, al heeft de minister het mandaat om met het beschikbare budget aan de slag te gaan. Dhr. Van Oosterom meent te hebben geproefd dat er een redelijk draagvlak is voor dit voorstel. Aangezien er draagvlak is bij verschillende partijen, ziet hij geen reden waarom de Tweede Kamer een andere mening zou hebben.

In het kader van de samenwerking met de BRS noemde dhr. Spaanderman de NOVEX. Het is een ontwikkeling die erbij is gekomen toen een jaar geleden afspraken zijn gemaakt met de BRS over de wijze van samenwerken. De NOVEX is een nieuw fenomeen. Het ministerie meent dat het belangrijk is om snel vorm aan te geven aan het NOVEX-gebied Schiphol, gezien de uitdaging in dit gebied, die groot is en mogelijk groter dan in de andere gebieden. Dat krijgt in praktische zin vorm nu de samenwerkingsafspraken daarvoor gereed zijn om te ondertekenen. Maandag 10 oktober is daarvoor een moment voorzien. Dat men er nog niet veel over gehoord heeft, is logisch. Het is nu pas in het stadium van procesafspraken. Pas kort voor de zomer is de NOVEX-aanpak bedacht. Hoe de brede omgeving kan worden betrokken? is een van de punten die samen met de bestuurlijke partijen moet worden uitgewerkt. Het is voor geen van de besturende partijen logisch om zonder de omgeving op pad te gaan en besluiten te nemen. Dhr. Van Oosterom kan eenieder geruststellen dat partijen niet voornemens zijn om dat te doen.

Hij bedankt voor het aanstippen van het belang van een agenda. Het ministerie bereidt een brede stakeholdersbijeenkomst voor, zowel voor de sector als ook voor omwonenden. Dit om op een rij te zetten wat de stappen zijn waaraan wordt gewerkt/gewerkt moet worden en wat men kan verwachten. De verwachting is dat de bijeenkomst medio november a.s. plaatsvindt. Een uitnodiging volgt.

Dhr. Spaanderman vraagt of het zinvol is om bij de agenda een informatiebijeenkomst te organiseren. Dan kan worden bekeken wat er speelt, of alles op de agenda staat en in hoeverre daarop invloed kan worden uitgeoefend.

Dhr. Van Oosterom antwoordt dat het moment er is. Als dat moment leidt tot een behoefte om er verder over te praten, dan kan dat.

Dhr. Van Geel herinnert zich dat een vrij principiële vraag vanuit de bewonersvertegenwoordiging aan de minister is voorgelegd over een andersoortig model.

Dhr. Van Oosterom licht toe dat is besloten tot het 'stuk van Dinand Abels' met een voorkeursmodel.

Dhr. Van Geel vult aan dat is toegezegd om er samen verder een zo goed mogelijke invulling aan te geven.

Dhr. Lutgerhorst benadrukt dat besluitvorming over de hoofdkeuze bij de minister ligt.

Dhr. Hermelink vertelt dat er een basisvariant wordt beschreven in het rapport, met daarnaast een weergave van ontwikkelingsvarianten in de tijd. Daar kan opnieuw naar worden gekeken om te weten

of er behoefte is om bepaalde dingen te veranderen, zoals ook het kiessysteem. Dat is de interpretatie van dhr. Hermelink.

Alle statuten en reglementen moeten worden aangepast. Dat moet op basis van eenduidigheid voor het model zoals dat nu besloten is. De verkiezingen moeten daarin opnieuw worden opgenomen. Op het moment dat de statuten en reglementen zijn aangepast conform het nieuwe model, is er formeel een MRS.

Dhr. Van Geel zegt dat het voor de Raad van Toezicht van belang is dat er perspectief is op financiële zekerheid, zodat actie kan worden ondernomen voor personeel en advies.

Op constructieve wijze moet nu de kans worden gepakt om er samen iets van te maken. Dhr. Van Geel wenst het team van dhr. Hermelink alvast veel succes. De Raad van Toezicht is tevreden met het besluit.

### **3. Gebruiksprognose Schiphol 2023**

#### *Bijlage 3: Voorstel advies Gebruiksprognose 2023*

Dhr. Strijtveen meldt dat een voorstel is ingediend om het proces wat aan te passen. Dat heeft te maken met de kwaliteit van de berekeningen. Het voorstel is om de werkgroep te mandateren om het advies vast te stellen. Dan ontvangt de ORS uiterlijk over een week het conceptrapport. Een week later volgt de contra-expertise van Adecs. Vervolgens is er aan het secretariaat het verzoek gedaan om in de week erna een vergadering voor de werkgroep te plannen, zodat een advies kan worden vastgesteld.

Het verdient niet de schoonheidsprijs, maar praktisch gezien is dit het beste voorstel dat op dit moment kan worden gedaan. Het proces moet voor 1 november worden afgerond. De geluidsnorm gaat ervan uit dat het vanaf 1 november start.

Dhr. Van Geel constateert dat het Regioforum akkoord gaat met het procesvoorstel om de verantwoordelijkheid voor vaststelling van het advies Gebruiksprognose bij de werkgroep te leggen.

Mw. Visser begrijpt dat Schiphol het in eigen beheer gaat doen, in plaats van uitbesteden aan de NLR. Ze is benieuwd of, als Schiphol het zelf gaat doen, er nog een second opinion door een extern bureau wordt gevraagd. Op het moment van insourcing heeft dat soms tot gevolg dat zaken niet helemaal goed lopen. Hoe wordt dat geregeld?

Dhr. Strijtveen antwoordt dat dit precies de reden is dat Adecs er nog naar kijkt. Zij voeren een second opinion uit. De reden van het inbesteden is dat Schiphol veel meer tools in handen heeft in het kader van hinderbeperkingen om zo sneller en efficiënter berekeningen te maken. Bij de adviesbureaus, die goed werk leveren, is de capaciteit zeer beperkt. Eigenlijk is het onderdeel van de brede exercitie om in de sector een aantal zaken in eigen beheer te nemen.

Dhr. Döpp heeft een vraag aan het ministerie. Hij heeft gelezen dat de slotcoördinator vrijkomende slots niet meer wil uitgeven. Dat is belangrijk voor de realisatie van het aantal vluchten van volgend jaar en uiteindelijk ook belangrijk voor de hinder. Hoe ver gaat het? Als er in de winter minder wordt gevlogen dan blijven er slots over. Die werden in het verleden in de zomer uitgegeven. Hij is benieuwd of die situatie volgend jaar wordt voorkomen.

Dhr. Van Oosterom antwoordt dat de capaciteit die van zomer naar winter en vice versa verschuift, in eerste instantie aan Schiphol en de capaciteitsdeclaratie is. Waar de vraag die lenW aan de slotcoördinator heeft gesteld op toeziet, is om de historische slots die teruggekomen zijn niet opnieuw als historische slots uit te geven. De vraag van dhr. Döpp gaat over het schuiven van capaciteit tussen seizoenen.

Dhr. Döpp vraagt of het, in het kader van het ontbreken van een natuurvergunning, gewenst is om niet-gebruikte slots uit te geven en opnieuw te gebruiken. Dat is een overweging die hij zou willen meegeven.

#### **4. RIVM-rapport gezondheidseffecten van ultrafijnstof vliegverkeer Schiphol**

*Presentatie door het RIVM*

Dhr. Van Geel verwelkomt mevrouw Janssen en geeft haar het woord voor haar presentatie.

Mw. Janssen verzorgt een presentatie.

Dhr. Van Geel bedankt voor de presentatie.

Mw. Visser bedankt mw. Janssen voor de heldere presentatie. Rond Brussel Airport is ook een studie gedaan over ultrafijnstof. Daar waren de concentraties met name dicht bij de startbanen erg hoog. Een groot deel van de omwonenden van Schiphol woont heel dicht bij die banen. Ze wil weten of die Brusselse studie is bekeken en of er iets meer kan worden verteld over het effect dicht bij de banen. Veel cijfers worden gegeven met een grote bandbreedte. Je zult maar net in de krapte van die bandbreedte zitten, omdat je dicht naast een baan woont. Met name bij starts zijn de concentraties ultrafijnstof veel hoger dan wanneer men een stuk verderaf woont. Ultrafijnstof heeft effect op hart- en vaatziekten, dat is een van de conclusies. Ook geluidhinder kan effect hebben op hart- en vaatziekten. Is gekeken naar de cumulatie daarvan? Dus hoe het een op het ander inwerkt en dat ultrafijnstof een extra factor kan zijn om hart- en vaatziekten, die als gevolg van geluidhinder al aan het ontstaan zijn, te verergeren.

Mw. Janssen meent dat bij Brussel alleen de concentraties zijn gemeten. Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten. De concentratie varieert van onder 1.000 tot 30.000. De 30.000 zijn met name de mensen die heel dichtbij wonen. De effecten worden uitgedrukt als de 5% hoogste ten opzichte van de 5% laagste. Als je hoger zit dan is het risico al hoger. Dergelijke berekeningen staan in het rapport. Als men dichterbij woont en de blootstelling dus hoger is dan is het risico hoger.

Wat betreft cumulatie is er in de modellen rekening gehouden met blootstelling aan andere verontreiniging en ook aan geluid van zowel vliegverkeer, wegverkeer als spoorverkeer. Als het effect van geluid en het effect van ultrafijnstof bekend is, dan kunnen de getallen bij elkaar worden opgeteld. Dergelijke berekeningen zijn in dit rapport niet gedaan.

Mw. Visser stelt dat het essentieel is, met name voor de mensen die dichtbij wonen, om die gegevens daadwerkelijk beschikbaar te krijgen.

Mw. Janssen legt uit dat dit een eerste studie is. Er is te veel onzeker om duidelijk te spreken van een causaal verband. Aan dat soort berekeningen hangen heel veel onzekerheden. Vandaar dat het niet op een dergelijk kleinschalig niveau is doorvertaald.

Dhr. Lutgerhorst bedankt voor de uitgebreide studie, die nu verschenen is. Het duurde ruim zeven jaar om meer inzicht te krijgen in de gevaren en situatie rond ultrafijnstof. Hij vraagt wat de actuele bijdrage kan zijn om te komen tot een normering die ten gunste kan zijn voor de omwonenden van Schiphol. Dat is immers het doel waarnaar moet worden gestreefd.

Dhr. Hendriks sluit zich aan bij de woorden over de moeite en het werk dat is gedaan voor het onderzoek. Het onderzoek geeft aan dat er over een aantal twijfels onduidelijkheid heerst. Dat geeft hem als bewoner een onprettig gevoel. Wanneer hij een combinatie maakt met het Tata Steel-rapport zou het RIVM dat gevoel wat kunnen corrigeren?

Dhr. Döpp is benieuwd waarom de medewerkers die op het platform van Schiphol werken niet zijn meegenomen in het onderzoek. Daar zijn de concentraties nog hoger.

Dhr. Akkerman verzoekt om inzichten voor de gebieden die te maken hebben met een verhoogde concentratie, meer over het voetlicht te brengen. Hij verzoekt het ministerie om het RIVM daarvoor opdracht te geven. Het ministerie zou opdracht moeten geven voor een vervolgonderzoek om de cumulatie in beeld te brengen. Hoe gaat het ministerie verder met dit onderzoek? Hoe stelt het ministerie daarvoor een normering op? Klopt het dat in een gebied met hoge concentraties het risico op dementie 30% is?

Mw. Janssen stelt dat het te vroeg is om een normering aan de resultaten te verbinden. Het moet wel serieus genomen worden, maar op dit moment is er te weinig wetenschappelijk bewijs om zeker te zijn dat er sprake is van een causaal verband.

Dhr. Lutgerhorst is het met dhr. Akkerman eens om het verzoek aan het ministerie te doen voor een spoedig vervolgonderzoek.

Mw. Janssen kan het onprettige gevoel van dhr. Hendriks niet wegnemen. De Gezondheidsraad heeft vorig jaar op verzoek van het ministerie van IenW advies uitgebracht over ultrafijnstof in zijn algemeenheid. Daarin wordt het een en ander gezegd over vliegverkeer. De Gezondheidsraad concludeert daarin dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

Een risico van 30% op dementie is lastig in dit kader. Het RIVM zag daarin tegenstrijdigheden. Het is niet bedoeld om specifiek een conclusie voor een item te trekken.

Dhr. Akkermans verwijst naar het kopje Zenuwstelsel.

Mw. Janssen geeft aan dat er zes type effecten zijn. Daarbinnen vallen de ijkpunten. Kijk naar het overall beeld van het centrale zenuwstelsel. Veel inconsistenties zijn zichtbaar op het 'zenuwstelsel'.

Dhr. Van Geel verzoekt om vanuit het ministerie een antwoord te geven op de vraag over het verdere vervolg.

Dhr. Van Oosterom zegt dat er grofweg twee sporen zijn. Eén spoor is dat meer kennis en onderzoek nodig is. Het tweede spoor is om ondertussen een aantal maatregelen te nemen.

Ten aanzien van kennis en onderzoek is er een landelijk meetnet voor luchtkwaliteit. Door de interne collega's van milieu wordt geregeld dat ultrafijnstof daaraan wordt toegevoegd, zodat er via metingen inzicht wordt verkregen. Daarbij worden ook de effecten van andere bronnen gemeten. Met het RIVM zijn gesprekken gaande om te kijken of gecumuleerde effecten in beeld kunnen worden gebracht. Het gaat in eerste instantie over de gecumuleerde effecten van verschillende bronnen van ultrafijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen. Geluid zit daar nog niet bij. Dit verloopt stapsgewijs. Een belangrijk spoor is dat men ook zou willen dat er internationaal meer gebeurt. Daar maakt het ministerie zich hard voor. In Europees verband is dat al gedaan. Het is ook aangekaart in mondiaal verband. Er is veel aandacht voor het onderzoek dat hier gedaan is. Het ministerie is positief dat dit onderzoek internationaal navolging vindt. Het heeft zeker lang geduurd, maar uiteindelijk ligt er een baanbrekend onderzoek. Omdat het tijd vergt, is het zaak om in de tussentijd ook andere dingen te doen.

Schiphol is druk bezig met de elektrificering van de grondoperatie. De doelstelling is zero-emissions voor 2030. Er wordt gewerkt aan duurzaam taxiën. Ontzwavelen van brandstof is belangrijk. Daarvoor zijn de producenten van brandstoffen nodig. IenW is, samen met de sector die aan de Duurzame Luchtvaarttafel zit, met producenten zoals Shell in gesprek. Op allerlei manieren worden stappen gezet. Dhr. Van Oosterom kan niet garanderen dat daarmee het gevoel van zorg kan worden weggenomen.

De sector spant zich ten volle in. Er is een taskforce opgericht voor platformmedewerkers. KLM nam het voortouw om te kijken of mondkapjes in de tussentijd kunnen helpen. Niemand is erbij gebaat om gezondheidseffecten te laten bestaan.

Dhr. Akkerman zegt dat de percentages extra risico's zijn gekoppeld aan gemiddelden. Hij verzoekt het ministerie om aan het RIVM te vragen om dat voor de uitschieters in beeld te brengen. Het is een wat bredere uitsnede uit het huidige onderzoek.

Dhr. Van Oosterom vertelt dat het ministerie in gesprek is met het RIVM over vervolgstappen. Het is wel zoeken naar hoe precies kan worden geoordeeld. Je loopt aan tegen grenzen van kennis. Waar het ministerie meer inzicht kan bieden, daar zal dat worden gedaan.

Dhr. Van Geel bedankt mw. Janssen en haar medewerkers voor het onderzoek en de presentatie.

Dhr. Spaanderman was vier jaar lang wethouder in de regio IJmond. Daar kwam Tata Steel vaak langs. Toen was er heel duidelijk een ontwikkeling gaande in het meten van fijnstof. Daar vond een snelle ontwikkeling plaats met de meettechnieken, die in de jaren tussen 2010 en 2015 minder waren dan ze nu zijn. De meettechnieken zijn fors verbeterd. Dat moet in het geheel van dit onderzoek worden meegenomen.

## **5. Stand van zaken ORS-werkgroepen**

*Bijlage 5: Oplegnotitie vanuit het ORS-secretariaat*

Dhr. Van Geel verwijst naar het overzicht van de verschillende posities die in de werkgroepen zijn ingenomen.



Mw. Visser is benieuwd naar het bestuurlijk overleg. Het blijft maar terugkomen en het lijkt een eeuwig openstaand punt. Mogelijk kan vanuit de ORS een officiële reactie worden gevraagd van de BRS op openstaande punten, zoals die staan vermeld in de oplegnotitie.

Dhr. Hermelink maakt een ronde langs de direct betrokkenen om te peilen hoe zij ertegenover staan en komt erop terug. In overleg met dhr. Van Geel wordt bekeken hoe dit het beste kan worden aangepakt.

#### **6. Vaststellen verslag Regioforum 24 juni 2022 en besluit openbaarmaking**

*Bijlage 6: Conceptverslag Regioforum 24 juni 2022*

Dhr. Van Geel constateert dat er geen vragen zijn over het verslag van 24 juni 2022. Het verslag wordt vastgesteld en zal worden gepubliceerd op de website van de ORS.

#### **7. Rondvraag en afsluiting**

Dhr. Van Geel kondigt de volgende vergadering aan, die op 16 december zal plaatsvinden. Het is zijn laatste vergadering en hij hoopt dat deze in dezelfde positieve sfeer zal plaatsvinden, zoals die aan deze tafel is ontstaan.

Dhr. Döpp verwijst naar de informatiesessie baanonderhoud op Schiphol van circa zes weken geleden. Schiphol zou nog terugkomen op een aantal vragen. Hij is benieuwd wanneer de beantwoording kan worden verwacht.

Dhr. Strijtveen antwoordt dat de beantwoording van vragen in week 41 volgt.

Dhr. Van Geel bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 12.10 uur.