

Verslag Regioforum – 14 april 2023

Aanwezig:

Dhr. E. van Hijum
Dhr. G.J. Hermelink

Voorzitter ORS
Secretaris ORS

Dhr. S. Akkerman
Dhr. H. Kooiman
Dhr. J. van Oosterom
Mw. M. van der Helm

Directeur Milieufederatie Noord-Holland
Vice President Flight Tactical Flight Operations, KLM
Plv. Projectdirecteur Schiphol, ministerie van IenW
General Manager Performance & Development,
LVNL

Dhr. J. Strijtveen

Manager Public & Community Affairs, Schiphol
Group

Dhr. R. Yska

Verenigingscoördinator VNO-NCW Noordwest-
Holland en VNO-NCW Metropool Amsterdam

Bewonersdelegatie:

Dhr. M. Döpp
Dhr. A. Hendriks
Dhr. W. Looman
Dhr. R. Lutgerhorst
Dhr. M. Poelmans
Dhr. W. Spaanderman
Mw. M. Visser

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

2^e ring

Dhr. E. Aangeenbrug

Adviseur omgevingsmanagement Schiphol,
ministerie van IenW

Dhr. R. Algra

Senior adviseur Omgevingsmanagement Public &
Community Affairs Corporate Affairs Schiphol Group

Dhr. L. Asscher

Spreker agendapunt 3, Voorzitter Duurzame
Luchtvaarttafel

Mw. V. de Boer-Vermeulen

Manager BAS

Dhr. J. Buwalda

Spreker agendapunt 5c, Beleidsadviseur, ministerie
van IenW

Mw. F. Fit

Luchtverkeerleider, LVNL

Dhr. T. Goemans

Omgevingsmanager Schiphol, ministerie van IenW

Dhr. J. Griese

Voormalig kiesman voor het cluster
Buitenveldertbaan Schiphol Oostbaan

Dhr. J. Halma

Communicatiemedewerker, BAS

Mw. M. Höfarter

Kiesvrouw Aalsmeerbaan

Mw. L. Hurts

Interim officemanager, secretariaat ORS

Dhr. M. Jhinkoe-Rai

Strategie expert, LVNL

Dhr. E. de Leeuw

Kiesman cluster Aalsmeerbaan en voorzitter KCCA

Dhr. R. Megens

Spreker agendapunt 5b, plv directeur programma
Luchtruimherziening, ministerie van IenW

Dhr. K. Oudman	Omgevingsmanager luchtruimherziening, ministerie van IenW
Mw. E. Rotteveel	Adviseur Van de Bunt voor Duurzame Luchtvaarttafel
Mw. R. van de Ven	Senior adviseur Omgevingsmanagement, Schiphol Group
Mw. I.L. Vos	Notulist, Het Notuleercentrum
Afwezig:	
Dhr. P. Hesp	Bewonersvertegenwoordiger Buitenveldertbaan buitengebied
Mw. S. Smit-van de Velde	Account/-issuemanager, LVNL
Dhr. R. Tieman	Public Affairs manager VNO NCW West

1. Opening en mededelingen

Dhr. Van Hijum opent de vergadering en heet iedereen welkom. De agenda omvat relevante punten, die uitnodigen tot veel discussie. Toch gaat de voorzitter zijn best doen om de vergadering puntig tot een goed einde te leiden. Voor een aantal aanwezigen is 12.30 uur een harde eindtijd en kan de vergadering niet uitlopen.

a. Mededelingen

Dhr. Spaanderman mist de NOVEX op de agenda. Hij is benieuwd wat er speelt binnen de BRS, of er een eenheid is met en binnen de 44 gemeenten en hoe het ministerie met de procedure omgaat.

Dhr. Van Hijum vraagt dhr. Van Oosterom hierop te reageren tijdens de vergadering.

Dit is de eerste keer dat dhr. Van Hijum het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol mag voorzitten en mogelijk ook meteen de laatste keer. De huidige opzet van dit gremium komt tot een eind. Toch worden de aanwezigen verzocht om de datum van 23 juni nog gereserveerd te houden. Later deze vergadering wordt nog stilgestaan bij de ontwikkelingen rondom de vorming van de MRS. Er zal toch een vorm van regionaal overleg moeten blijven bestaan met de sector. Ook in het toekomstige stelsel moeten partijen met elkaar in gesprek blijven en zaken op de goede momenten worden geagendeerd.

Dhr. Hermelink verzorgt de presentatie, zoals vermeld onder agendapunt 2, in plaats van Lieke van Son.

Dhr. Van Hijum deelt mee dat dhr. Yska vandaag, namens VNO-NCW West, dhr. Tieman vervangt.

Mw. Van der Helm komt terug op de vraag over de verklaarbaarheid rondom de pauzes op toren West. Daarover is in de vorige vergadering een vraag gesteld. Als er pauze is op toren West, dan worden die momenten meegenomen in niet-verklaard baangebruik, op basis van criterium 1. Hiermee neemt het percentage legitiem verklaard baangebruik op regel 1 iets af. Omdat het een rustige periode betreft en het slechts om enkele vliegtuigen gaat, heeft het de score zeer beperkt naar beneden laten gaan en wordt nog steeds voldaan aan regel 1.

Mw. Visser wijst erop dat haar vraag eigenlijk was of het gevolg van het gebrek aan luchtverkeersleiders een legitieme reden is om af te wijken van preferentieel baangebruik. Uiteindelijk wordt dan van de Kaagbaan of Polderbaan geschoven naar de Aalsmeerbaan. Dat was haar kernvraag. Bij de ILT is een handhavingsverzoek gedaan. De ILT heeft geconstateerd dat het weliswaar niet onwettig is, maar wel onwenselijk, wat daar gebeurt. Dat is een belangrijke constatering. Als het onwenselijk is dat op die manier personeelsgebrek wordt afgewenteld op de secundaire banen dan moet het Regioforum daarvan iets vinden.

Dhr. Van Hijum bedankt voor de mededeling. Een nadere toelichting is nu gegeven. De discussie moet niet opnieuw worden gevoerd.

Mw. Van der Helm vindt het van belang om te melden dat de twee korte momenten op toren West bewust zijn gekozen, omdat daar op dat moment minder verkeer is, zodat het ook de minste impact heeft op de omgeving. De omgeving is wel degelijk meegenomen in de afweging, derhalve zijn twee momenten op de dag gekozen dat er weinig verkeer verwacht werd.

b. Stand van zaken vanuit het ministerie van IenW

1. Uitvoeringsagenda luchtvaartnota

Bijlage 1b: Memo Actualisatie Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

Bijlage 1b1: Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

Dhr. Van Oosterom verwijst naar de memo Actualisatie Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota. Met de Kamer is afgesproken om jaarlijks een stand van zaken te geven. Het verzoek is om vragen schriftelijk te stellen, die vervolgens schriftelijk zullen worden beantwoord.

Dhr. Spaanderman stelt dat continu gesproken wordt over 'Ons doel is', 'Het moet aantoonbaar verminderd worden' en 'Het moet bijdragen aan de reductie van de stikstofemissie.'. Dhr. Spaanderman is benieuwd wat nu de exacte doelstellingen zijn van het ministerie. Een Luchtvaarnota is bedoeld om kaders af te spreken en te bepalen wat de doelstelling is. De kernvraag is welke doelstellingen het ministerie heeft met betrekking tot de vele dossiers die nu op tafel liggen. Dhr. Spaanderman ziet graag een memo (er kan worden volstaan met een A4'tje) met doelstellingen, wanneer die behaald moeten zijn en welke maatregelen genomen moeten worden. Dan is er feitelijk een leidraad met doelstellingen waaraan de sector zich moet houden en waarmee richting de achterban aangegeven kan worden wat de uitkomst is.

Dhr. Van Oosterom beaamt dat de Luchtvaartnota een wat strakker kader behelst. Het beeld van de Uitvoeringsagenda is dat er verschillende sporen zijn die daaruit volgen. Voor Schiphol staat de uitwerking van de Hoofdlijnenbrief centraal. De gevraagde doelstellingen zijn daarin opgenomen. Voor het CO₂-plafond is de doelstelling zoals die aan de Luchtvaarttafel is afgesproken. Het ministerie kan inzichtelijk maken wat de verschillende trajecten. Naar aanleiding van de toezegging die aan de Tweede Kamer is gedaan, wordt daar al aan gewerkt. Medio mei 2023 kan een brief aan de Kamer worden toegezonden. Die zal worden gedeeld. Als de brief tot vervolgvragen leidt, dan kan daarover het gesprek worden gevoerd.

Dhr. Döpp zegt dat er veel gebeurt op het ministerie. Dit blijkt ook uit de Uitvoeringsagenda. Het is opvallend dat sinds een jaar of langer veel informatiesessies worden gehouden, waarbij het Regioforum pas aan de achterkant wordt betrokken. Eerder was het gebruikelijk dat de ORS mocht meedenken over onderzoeksvragen en actief betrokken was gedurende het traject. De vraag van dhr. Döpp is of er goed gekeken kan worden naar alle acties bij het ministerie en de momenten waarop de MRS betrokken kan worden. Het Advies-Van Geel kwam met de aanbeveling om met een participatieplan te komen, zodat vooraf duidelijk is wanneer de betrokkenheid aan de orde is.

Dhr. Poelmans haakt aan op de opmerkingen over de NOVEX, de BRS en de bestuurders, zoals die nu worden gemist in dit gezelschap. Bij het opstellen van de rapportage van Van Geel en de uitvoering daarvan is geconstateerd dat er een parallelle agenda zou moeten zijn voor de verschillende te consulteren of te laten participeren groepen (BRS en MRS) en dat er een participatieplan per onderwerp en per project komt, waaruit blijkt hoe de Kamer wordt geïnformeerd en waarover kan worden geadviseerd, op welk moment. Informeren is mooi, maar dat is het minimale.

Dhr. Van Hijum stelt dat dit terechte, maar ook algemene punten zijn, die op de agenda's van de MRS en van de sector terugkomen.

Mw. Visser sluit zich aan bij de opmerking dat er onvoldoende staat aangegeven wanneer de MRS wordt geconsulteerd. Het had de nieuwe situatie van de MRS gesierd als dat duidelijker in de geactualiseerde Uitvoeringsagenda opgenomen was. Een tweede punt betreft de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Daarover wordt weinig vermeld in de Uitvoeringsagenda, terwijl dit onderwerp afgelopen week nadrukkelijk in de Tweede Kamer naar boven kwam. Het is een actueel punt en voor omwonenden heel erg zorgelijk. Op dat punt is de Uitvoeringsagenda erg mager.

Dhr. Van Oosterom vertelt dat wat het ministerie aan het doen is ten aanzien van ZZS, is gemeld aan de Tweede Kamer. In de volgende actualisatie komt dat terug. Daarop is geen verminderde inzet. Hij deelt het punt ten aanzien van participatie. Het is best ingewikkeld. Enerzijds wil je iedereen goed betrekken. Anderzijds is er de hoeveelheid sessies, dat is een flinke aanslag op ieders agenda. Dhr. Van Oosterom hoopt dat er in het vervolg, bij de opbouw van de MRS, vorm in wordt gevonden met elkaar. Wellicht kan een methode als werken met werkgroepen weer worden ingesteld om vaker met een enkele sessie op onderwerpen verder te kunnen. Het ministerie staat daar zeker voor open. De Uitvoeringsagenda zegt überhaupt niks over welk proces per maatregel gevoerd wordt. Dan zou het document nog veel omvangrijker worden. Dit betekent niet dat er geen aandacht voor is.

2. Rondetafelgesprek

Op 17 november 2022 is een rondetafelgesprek gevoerd over meldpunten. Dhr. Van Oosterom heeft dit gesprek als positief ervaren. Het zal een regionale follow-up krijgen. Ook BAS is aan de slag gegaan. BAS maakt eerst de basis op orde. Het gesprek zal vervolgens breder worden hernomen. Het is positief dat dit wordt opgepakt.

3. PAMV: Webinar geluid (IenW/RIVM) en stand van zaken Citizen Science Bijlage 1b3

Dhr. Van Oosterom verwijst naar de uitnodiging voor het volgen van een webinar rond vliegtuiggeluid op 9 mei 2023. Het is een goede manier om op de hoogte te komen van wat er speelt rond PAMV. Er zitten goede dingen in rondom het belevingsonderzoek van geluidshinder en slaapverstoring, zoals dat door GHOR is gedaan. De relatie tussen vliegtuiggeluid en slaapverstoring en een onderzoek dat loopt naar de individuele bescherming komen in de Webinar ook aan bod. Het ministerie geeft ook nog een beleidsmatige toelichting op de relatie met de WHO-advieswaarden.

Aanmelden kan via het aangegeven e-mailadres regionaleluchthaven@minienw.nl. Mevrouw Visser vroeg naar de rol van de expertgroep. De expertgroep wordt voortgezet. Een aantal onafhankelijke deskundigen geven advies op conceptstukken van het RIVM. Het RIVM legt verantwoording af over wat met het advies is gedaan. Het ministerie heeft daarop verder geen invloed, behalve procesmatig, dat dit gebeurt. Het ministerie veronderstelt dat dit een goede methode is voor een extra borging van kwaliteit bij het organiseren van PAMV.

Dhr. Poelmans geeft aan dat de bewonersdelegaties de gelegenheid hebben gekregen om experts voor te dragen. Die expert mag vervolgens niets meer vertellen aan degene die hem of haar heeft voorgedragen, stelt hij. Vanuit die expertgroep wordt verder niets meer vernomen.

Hij nam zelf deel aan het project Citizen Science. Dat project is eind 2022 afgesloten, zonder dat er een rapportage is uitgebracht. De rapportage omvat lokale gegevens. Voordat het rapport bekend wordt gemaakt zouden degenen die eraan bijdroegen iets moeten horen.

Beide punten blijven te veel een interne zaak van het RIVM.

Dhr. Döpp is benieuwd of het webinar wordt opgenomen.

Dhr. Van Oosterom vindt het te ver gaan om te stellen dat de experts niets mogen zeggen. De experts vertegenwoordigen niemand. Ze hebben een expertise en vanuit hun expertise geven ze adviezen. Het ligt voor de hand dat er een zekere mate van terughoudendheid is over onderliggende discussies. Het advies wordt openbaar. Het ministerie stuurt het advies mee met stukken aan de Kamer. Het advies komt terug in het RIVM-rapport, want het RIVM reageert erop. In die zin is er sprake van openheid. Men zou verwachten dat de experts op enig moment de openheid gebruiken om erover te spreken. De expertgroep Citizen Science heeft advies uitgebracht. De verwachting is dat op niet al te lange termijn een rapportage volgt. Dhr. Van Oosterom zal dat nagaan en een terugkoppeling geven. Dhr. Van Oosterom staat in de basis positief tegenover het opnemen van het webinar. Er zitten wel ingewikkeldheden qua privacy aan vast, maar het ministerie zal zijn best doen om dit verzoek op te pakken.

Mw. Visser constateert dat er onderwerpen op de agenda van het webinar staan die behoorlijk technisch zijn. De ervaring leert haar dat het lastig is om een algemeen webinar te houden met aanwezigen die bijvoorbeeld niet eens op de hoogte zijn van de handhavingpunten, maar wel boos zijn op de overheid. Het gaat om belangrijke onderwerpen, die een bepaald niveau van kennis en ervaring vereisen. Door het webinar voor iedereen open te stellen, zal het minder efficiënt zijn dan het zou kunnen zijn. Mw. Visser vindt dat onwenselijk. Ze is benieuwd of het ministerie hierover heeft nagedacht.

Dhr. Van Hijum stelt voor het laatste als een suggestie te beschouwen die kan worden meegenomen in het proces van het betrekken van mensen.

Dhr. Van Oosterom vertelt dat er tijdens de sessie ruimte is voor het stellen van vragen. Na afloop zal schriftelijk op de vragen worden teruggekomen. De tijd wordt vooral besteed aan het geven van informatie die bij het programma hoort. De verschillende kennisniveaus weerhouden de overheid er niet van om toch breed beschikbaar te zijn en mensen van informatie te voorzien.

4. Internetconsultaties Groot baanonderhoud en gevelisolatie

Dhr. Van Oosterom meldt dat de regeling Groot baanonderhoud is vastgesteld. In hoofdlijnen is een reactie gegeven in de toelichting op de regeling. Een en ander is ook op www.internetconsultatie.nl gepubliceerd. Het ministerie wil de informatie breder inzichtelijk maken door te laten zien waar de reacties vandaan komen en wat een en ander betekent. De ambitie van het ministerie was om de informatie al gereed te hebben, maar de hoeveelheid reacties is groot. De informatie volgt nog. De reacties op de isolatieregeling waren overzichtelijker. Ook daar werkt het ministerie aan de vaststelling van die regeling. Daarna zal worden gereageerd op de consultatiereacties.

Dhr. Döpp merkt op dat het groot baanonderhoud al bijna is uitgevoerd. De vrees van velen ten aanzien van nachtvluchten is uitgekomen. Het gaat nu richting veertig nachtvluchten op de Aalsmeerbaan en de rest op de Buitenveldertbaan, deels als gevolg van onderhoud. Mensen zullen verwachten dat er gereflecteerd wordt op de uitvoering en de werking van de regeling in de praktijk, die toch slecht uitpakt. Hij vraagt of dat wordt meegenomen in de reactie.

Dhr. Van Oosterom antwoordt dat dit niet wordt meegenomen in de reactie op de internetconsultatie. Dit is geen evaluatie van het onderhoud. Het is een jaarlijks terugkerend fenomeen, dus kan worden geleerd van de ervaringen die er zijn, voor het komend onderhoud.

Dhr. Van Hijum stelt voor om de inhoudelijke discussie bij agendapunt 5a te voeren.

Dhr. Döpp begrijpt wat het ministerie doet. Het is goed dat er een antwoord komt. Hij verwacht dat bewoners heel negatief zullen reageren, omdat zij nu al de ervaring hebben en toch de koppeling gaan leggen naar de realisatie. Dit legt extra druk op om toch iets te zeggen over een evaluatie. Die evaluatie is overigens niet gedaan bij de Aalsmeerbaan, terwijl dhr. Döpp daar meerdere keren om gevraagd heeft.

Mw. Visser heeft nog vragen over de isolatieregeling. Vanuit de achterban komen veel verontrustende signalen. De isolatieregeling is indertijd gebouwd op basis van 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het aantal vliegtuigbewegingen is niet 440.000 maar 460.000. Nu ziet men wat er gebeurt. Er is regeling vastgesteld, waarbij men zich kan afvragen of die op basis van een realistisch aantal is vastgesteld. Ze verwijst naar het eindadvies van Van Geel (pagina 32), waarin heel duidelijk stond dat er duizenden woningen in Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer geïsoleerd hadden moeten worden. Ze zijn niet geïsoleerd vanwege het feit dat er gekrompen wordt. Omdat die krimp of veel langer gaat duren, of mogelijk niet op 440.000 zal uitpakken is die regeling onjuist, of op verkeerde aannames gebaseerd. Mw. Visser vraagt hoe het ministerie hiermee om gaat. Ze is benieuwd of er een herziene gevelisolatieregeling komt, of een mogelijkheid voor omwonenden om bezwaar te maken en dat dit bezwaar vanuit de overheid wordt erkend en gezien en dat er iets mee wordt gedaan.

Dhr. Van Oosterom zegt dat er twee zaken door elkaar lopen. Zo is er het Advies-Van Geel en hoe dat zich verhoudt tot de regeling. De regeling houdt het gelijktrekken van woningen in die nu op een bepaalde manier in de contour vallen en die te isoleren zoals dat in het verleden bij andere woningen is gebeurd. Daarmee is de stelling dat gebieden zijn achtergesteld in de basis opgelost. De vervolgvraag is of het ministerie nog meer zou willen doen qua isolatie. Dit is in ieder geval de eerste stap. Hoe verder wordt gegaan met isolatie en hoe dat proces eruitziet, dat is voor een later moment. Deze regeling is gebaseerd op 440.000. De Hoofdlijnenbrief van juni 2021 is daarin helder. Als dat op de een of andere manier tot stand komt, dan rijst opnieuw de vraag wat er nog meer kan worden gedaan. Dan is het niet zozeer dat deze regeling fout is. Dan worden niet de verkeerde woningen geïsoleerd, maar mogelijk worden dan te weinig woningen geïsoleerd. Dan zal daarop een aanvulling moeten komen. Dat is volgens dhr. Van Oosterom nu nog niet aan de orde. Dat zou betekenen dat de beleidsvoornemens losgelaten moeten worden.

Dhr. Van Hijum stelt vast dat het helder is dat er bovenop gezeten wordt. Het signaal is goed overgebracht.

5. Update Experimenteerregeling

Mondelinge toelichting door het ministerie van IenW

Dhr. Van Oosterom vertelt dat de uitspraak van de kortgedingrechter weinig aan duidelijk te wensen overlaat. De Staat gaat in hoger beroep. Naar aanleiding van zo een beroep zal de zaak bij het Hof uitkomen. Vooralsnog heeft de rechter gezegd dat het ministerie c.q. de Staat niet mag stoppen met anticiperend handhaven en geen regeling mag vaststellen.

Dhr. Poelmans vraagt of dit betekent dat de experimenteerregeling van tafel is, of dat het toch nog zin heeft om ermee door te gaan.

Dhr. Van Oosterom antwoordt dat de rechter heeft verboden om de regeling vast te stellen. Dus op dit moment is die regeling van tafel.

Dhr. Poelmans wijst erop dat de rechter niet kan verbieden om dat kader alvast de discussie te voeren.

Dhr. Van Oosterom vertelt dat het advies van ORS een aantal inhoudelijke punten en vragen omvat. Zoals dat past bij een advies reageert het ministerie daar nog op. Een aantal ingebrachte zaken staat los van het experiment en daar kan met elkaar naar worden gekeken. Dat zal daar onderdeel van zijn.

Dhr. Van Hijum is benieuwd wanneer dat advies kan worden verwacht.

Dhr. Van Oosterom zal ernaar kijken. Hij kan nu geen termijn noemen. Het ministerie heeft nog het nodige te doen, zoals het instellen van hoger beroep, samen met de landsadvocaat. Dat heeft invloed op de juridische procedure.

Dhr. Strijtveen vraagt de voorzitter om een aanvulling te doen, om de vraag alvast voor te zijn. Schiphol was ook een van de gedaagden in de zaak. Schiphol is ook verboden om de capaciteitsdeclaratie aan te passen op basis van de inmiddels niet-toepasbare experimenteerregeling. Dat betekent dat Schiphol voor het winterseizoen het equivalent van 483.000 kan declareren, daar is de rechter vrij precies in geweest. Om ook de vraag voor te zijn of Schiphol iets anders gaat doen dan dat: nee, Schiphol is gehouden door de rechter, en die was daar vrij stellig in, dat dit het getal moet worden voor het komende winterseizoen.

Dhr. Van Hijum bedankt voor de duidelijkheid. Het is een gegeven. Op basis van een reactie op het advies kan het Regioforum daar verder over spreken.

c. Stand van zaken vanuit Schiphol

1. Update handhavingsverzoek Natuurvergunning Mondelinge toelichting door Schiphol

Dhr. Strijtveen vertelt dat het handhavingsverzoek is afgewezen. In de kern komt het erop neer dat er zicht is op legalisatie en dat men handhaving daarom niet opportuun vindt. Dat zicht op legalisatie is er ook, omdat Schiphol recentelijk alle aanvullende dingen heeft gedaan. Het is een aanvulling op een eerdere vergunningsaanvraag. Die vergunningsaanvraag is in 2021 al ingediend en positief beoordeeld. De aanvullingen zijn enkele weken geleden op de post gegaan en die worden nu door het ministerie van LNV beoordeeld. Daarmee heeft LNV geoordeeld dat er zicht is op legalisatie.

Dhr. Van Hijum stelt dat het Regioforum benieuwd is wat die balans materieel gaat betekenen. Het is lastig om daarop vooruit te lopen.

Dhr. Strijtveen meldt dat het geen politieke kwestie is. Het is gewoon vergunningsverlening. LNV is daarin het bevoegd gezag. Hij kan er niets over zeggen, want hij weet niet welke kant het op gaat. Schiphol verwacht dat het de goede kant opgaat omdat een goede aanvraag is ingediend.

Dhr. Poelmans merkt op dat er een ander getal uit kan komen dan de getallen die hier over tafel gaan. Hij is benieuwd wat dat betekent.

Dhr. Strijtveen vertelt dat Schiphol zich in de vergunningsaanvraag op elk mogelijk scenario heeft voorbereid, dus op de huidige situatie maar ook op eventuele situaties met volumebeperking. Schiphol moet op dat gebied op safe spelen.

Dhr. Poelmans vindt het interessant om voor het vervolg te weten hoe de uitspraak over de natuurvergunning samenhangt met de LVB.

Dhr. Van Hijum zegt dat het een heel juridisch traject is, net als het tempo dat gevolgd moet worden om tot dat aantal te komen. Ook in een rechtszaak zijn daar getallen over gewisseld. Het getal van 440.000 is hardop gezegd. Het is ook nog weer de vraag per wanneer dat moet ingaan.

Dhr. Strijtveen zegt dat Schiphol op elke situatie is voorbereid, om te zorgen dat op dit gebied zo snel mogelijk duidelijkheid en zekerheid kan worden gekregen.

Dhr. Akkerman vraagt of Schiphol een natuurvergunning heeft ingediend op basis van de huidige situatie, dus dat het aantal van 483.000 past in de natuurvergunning. Op een bevestigende reactie van dhr. Strijtveen, spreekt dhr. Akkerman daar zijn verbazing over uit.

Dhr. Van Oosterom heeft nog een procesmatige aanvulling. Aan het LVB ligt straks een MER ten grondslag. Die moet geactualiseerd worden. De passende beoordeling voor de natuurvergunning ligt ook ten grondslag aan de MER. Als er uit de natuurvergunning een ander getal zou komen, dan vertaalt dat zich rechtstreeks naar het LVB.

2. Toelichting 8-puntenplan Mondelinge toelichting door Schiphol

Dhr. Strijtveen heeft begrepen dat een deel van de aanwezigen aangenaam verrast en een ander deel minder aangenaam verrast was. Schiphol was van mening dat op een aantal langlopende dossiers vanuit de luchthaven te lang was gewacht met het innemen van een positie. Als balans moet worden aangebracht, dan moet op een aantal dossiers een doorbraak worden geforceerd. Schiphol heeft gemeend dat op een aantal dossiers te willen doen. Gekeken is naar alle belangen die er spelen in de regio. Dus de belangen van omwonenden. Schiphol heeft daar te lang mee gewacht en heeft het boetekleed aangetrokken in een aantal cruciale dossiers. Ook naar het belang van het hebben van een sterk netwerk is gekeken. Dus hoe kan de hub op Schiphol in stand worden gehouden en het sterke netwerk wat daaraan voor Nederland verbonden is, en wat doet Schiphol voor de vrachtsector. Dat kan ook weer botsen met de belangen van omwonenden. Schiphol heeft al die belangen gewogen. Kijkt men naar het pakket, dan zit daar, wat Schiphol betreft, een goede balans in. Dat is de inzet van Schiphol bij veel discussies die de komende tijd met elkaar moeten worden gevoerd. Schiphol heeft dat bewust gedaan, los van de uitspraak van het kort geding. Dit moet losstaan van de discussie over de vraag of die regeling nu wel of niet mag en of het nu 460.000, 440.000 of welk getal dan ook worden. Als u het plan goed leest, ziet u de woorden krimp en groei, in het kader van volume, daarin niet terugkomen. Wel als het gaat om krimp van impact, dus minder gebruik, minder CO₂. Dat komt erin terug. Het is geen krimp- of groeiplan. Het is een plan om de balans te herstellen op een aantal

langlopende dossiers, zoals de parallelle Kaagbaan of de nachtvluchten, waarover al heel lang met elkaar wordt gesproken en waarin, naar de stellige mening van Schiphol, te lang niets is gebeurd. Om die reden is dit 8-puntenplan gepresenteerd. Daarover zijn wellicht vragen. Dhr. Strijtveen beantwoordt die graag.

Op de vraag waarom is gekozen voor het verrassingseffect antwoordt dhr. Strijtveen dat dit voor een deel bewust en voor een deel onbedoeld was. Met onbedoeld bedoelt hij dat Schiphol druk aan het informeren was toen 'het grote lekken' begon. Dan gaan alle embargo's eraf en gaat het los. Dat ging wat sneller. Een aantal stakeholders had bijvoorbeeld al contact gezocht met de voorzitter, het secretariaat of andere partijen. Voor een deel was het ook een bewuste keuze. Het was nodig om voor een aantal dossiers de spreekwoordelijke 'steen maar eens in de vijver te gooien.' Schiphol is fan van het polderen, maar hier was een doorbraak nodig, met elkaar. Dit is niet per se de uitkomst. Wat Schiphol betreft is het wel de gewenste uitkomst. Voor bijna alle maatregelen geldt dat er nog wettelijke procedures hangen. Mogelijk worden wet- en regelgeving gewijzigd. Dat betekent dat de MRS er ook nog iets over kan zeggen. Voor elk van die trajecten geldt een eigen route. Een deel van de maatregelen gaat mee in de consultatie van de balanced-approach.

Dhr. Van Hijum bedankt voor de toelichting.

Dhr. Yska begrijpt uit de toelichting dat het verrassingselement deels bewust was. Hij is benieuwd waarom dat deels bewust nodig was. Hij heeft zelf vanuit de media informatie over dit plan moeten vernemen. Het is niet direct bevorderend voor de samenwerking.

Dhr. Strijtveen legt uit dat VNO-NCW landelijkop de hoogte was. Dhr. De Groot is geïnformeerd, die dag. Die stakeholder stond op de lijst van nog te informeren partijen, maar zoals gezegd kwam alles in een stroomversnelling. Voor een deel was het een bewuste keuze. Er wordt bijvoorbeeld over een dossier als de nachtvluchten al acht jaar gesproken. In die acht jaar gebeurde er niets. Op deze 'harde' manier heeft Schiphol geprobeerd de discussie los te trekken. Op een aantal punten is te lang te weinig bewogen met elkaar. Dat erkent Schiphol hiermee ook.

Dhr. Van Hijum zegt dat de vraag is hoe de discussie over de beweging vervolgens moet worden georganiseerd en op welke plekken die naar boven komt.

Dhr. Döpp begrijpt uit de toelichting dat een deel van de maatregelen meegaat in de balanced-approach. De extra ambitie van Schiphol valt te prijzen. Hij vraagt of dit betekent dat het geluidsdoel wat omhooggaat voor de balanced-approach.

Dhr. Van Hijum vat de vraag als volgt samen: hoe wordt het plan betrokken en heeft het effect op de doelen?

Dhr. Van Oosterom vertelt dat het ministerie een consultatiedocument heeft opgesteld. Het is aan alle partijen de oproep om alternatieven in te dienen en daarop te reageren, ook op het geluidsdoel. Schiphol gaat die inbreng doen. Op dat moment kan worden bekeken wat het betekent en of het tot een ander doel leidt. Kosteneffectiviteit speelt een rol in balanced-approach. Dat krijgt daarin vorm. De consultatie van de balanced-approach kan ook tot bijstelling van de doelen leiden. Dat is de insteek van de consultatie.

Dhr. Akkerman vraagt of het 8-puntenplan van Schiphol bedoeld is om de huidige situatie, qua aantal vluchten, te behouden.

Mw. Visser wil nu niet over de individuele maatregelen spreken, maar daar is wel grote behoefte aan. Ze heeft inmiddels al contact opgenomen met dhr. Strijtveen. Gemeenten die rond de Aalsmeerbaan liggen, organiseren samen met de bewonersvertegenwoordigers een uitgebreide informatiesessie om precies te kunnen begrijpen wat het betekent voor de specifieke regio. Mw. Visser raadt anderen ook aan om dat te doen. Eigenlijk zou dat hier moeten gebeuren, maar als dat hier niet gebeurt dan zorgen de bewonersvertegenwoordigers ervoor dat het wel gaat gebeuren in de gemeenten.

Dhr. Poelmans veronderstelt dat dit gebeurt in het kader van de balanced-approach.

Dhr. Van Hijum vertelt dat vanuit MRS-partijen in het kader van balanced-approach wordt nagedacht over welke rol en inbreng kunnen worden geleverd. Dat staat hier los van.

Dhr. Strijtveen zegt toe dat het aanbod staat om informatie te leveren, als daaraan behoefte is. De vraag van dhr. Akkerman kan met nee worden beantwoord. Dit plan is niet gemaakt om de vliegbepalking teniet te doen. Sinds de start van dhr. Sondag bij Schiphol wordt al aan dit plan gewerkt. Toen was nog helemaal niet bekend hoe de balanced-approach eruit zou gaan zien. Het pakket aan maatregelen is organisch tot stand gekomen.

De eerste maatregel is volume. Dat is nadrukkelijk geen doel op zich meer. Het streven is naar een systeem waarin impact leidend is.

Dhr. Van Hijum bedankt dhr. Strijtveen voor de toelichting. Er wordt vast nog verder over gesproken op verschillende momenten en plekken.

d. BAS jaarrapportage

Bijlage 1d: 2022 Rapportage BAS

Toelichting Schiphol/LVNL over de gebruikte Aalsmeerbaan

Dhr. Strijtveen vertelt dat mw. Visser vooraf vragen heeft ingediend. Zij vroeg onder andere waarom er sprake is van een flinke toename op de Aalsmeerbaan. Dat heeft voor een deel te maken met COVID-jaar en non-COVID-jaar. Er was heel snel een forse toename, omdat er in de COVID-jaren weinig werd gevlogen en dan ook nog relatief weinig op de secundaire baan.

De andere vraag ging over BAS en het handhavingsmeldpunt. Het meldpunt is tot bijna 90% belast. Dat had te maken met lange periodes met Zuiderwind. Er werd ook relatief veel gestart vanaf de Aalsmeerbaan. Ten opzichte van 2019 is het nog de helft minder en ook dit is relatief. Het is in 2022 nog steeds de helft minder.

Dhr. Poelmans spreekt complimenten uit voor het overzicht. Het geeft altijd veel informatie. De vraag is alleen wat je ermee kunt en wat er feitelijk mee wordt gedaan. Er is al lange tijd discussie over, ook in het kader van de Omgevingsraad. Over een andere opzet van het klachten- en meetsysteem en handhaving is nagedacht. Die drie dingen zijn van essentieel belang voor de toekomst van de MRS/het Omgevingshuis. In dat kader moeten in de toekomst geen andere vormen van klachtenregistratie worden ingevoerd.

Dhr. Van Hijum beschouwt dit als een vooraankondiging en een serieus aandachtspunt voor het Omgevingshuis en de omgang met klachten, informatievoorziening en de terugkoppeling naar beleid.

Dhr. Strijtveen vult aan dat het ook onderdeel is van het vervolg van het rondetafelgesprek, dat in november 2022 plaatsvond. Wat Schiphol betreft is dit *ongoing business*.

e. Kwartaalrapportage SOORS Q4 2022

Bijlage 1^e: Rapportage 4^e kwartaal 2022 SOORS

De kwartaalrapportage SOORS Q4-2022 wordt voor kennisgeving aangenomen.

f. Kwartaalmonitor Schiphol gebruiksjaar 2023*

Bijlage 1f: Kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2023

De kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2023 wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Presentatie over de transitie van ORS naar MRS

Presentatie door Omgevingsraad Schiphol

Dhr. Hermelink meldt vooraf dat zijn presentatie gaat over het transitieproces. De inhoud van het transitieproces wordt al maandenlang besproken. De komende periode zal wellicht ook nog worden gesproken over eventuele knelpunten.

Dhr. Van Hijum vult aan dat er heel veel op de organisatie afkomt. Tegelijkertijd moet de nieuwe organisatie worden opgebouwd. Hij waardeert dat er zo hard aan getrokken wordt door velen. Er wordt goed samengewerkt met het ministerie. De winkel moet openblijven tijdens de verbouwing. Dat maakt het niet eenvoudiger. Er worden concrete stappen gezet om te zorgen dat er op 1 juli een nieuwe raad en organisatie staan.

Mw. Visser vertelt dat de clustervertegenwoordigers in het begin goed zijn meegenomen in het proces. Er is uitgebreid gesproken met elkaar over de contourenkaart en wat wel en wat niet logisch was. Zij was onaangenaam verrast dat de contourenkaart pas een paar uur voorafgaand aan de verkiezingen in Amsterdam werd gepubliceerd. Ze moest het zien terwijl ze daar zat. Vooraf waren de clustervertegenwoordigers niet ingelicht over structurele veranderingen, met name in het Aalsmeerbaangebied. Vanmiddag vindt crisioverleg plaats met een aantal buurtbeheerorganisaties. Die zijn evenmin tevreden met de gang van zaken. Het proces begon goed, maar het eindigt bijzonder slecht.

Dhr. Van Hijum vindt het goed dat mw. Visser dat punt markeert. Tegelijkertijd constateert hij dat er wel degelijk uitgebreide gesprekken zijn gevoerd over veel aspecten die discussie oproepen in de aanloopfase. Dit is kennelijk een punt dat mogelijk in de aanloopfase is gemist. De ORS staat tot aan het eind open om daar het gesprek over te voeren. De kaart is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid opgesteld. Uiteindelijk moeten er altijd keuzes worden gemaakt. Of het kwartje nu linksom of rechtsom valt bij een specifieke organisatie of een specifieke wijk, daar ontkomen we niet aan. Het is een administratieve indeling. Het is een manier om uiteindelijk tot een goede voordracht te komen, maar laten we het niet tot absolute wetenschap verheffen. De heer Van Hijum stelt voor om het gesprek op te pakken, net zoals dat is gebeurd bij andere knelpunten waar tegenaan werd gelopen.

Dhr. Hermelink wordt bedankt voor de presentatie. De heer Van Hijum spreekt dank uit aan iedereen die zijn of haar bijdrage eraan levert om de genoemde datum van 1 juli 2023 te halen.

3. Presentatie duurzame luchtvaart

Presentatie door dhr. L. Asscher

De heer Van Hijum verwelkomt de heer Asscher, die sinds 24 januari jl. voorzitter is van de Duurzame Luchtvaarttafel.

Dhr. Asscher verzorgt een presentatie.

Dhr. Akkerman stelt dat de natuur- en milieuorganisaties het echt niet eens zijn met de doelen die de Duurzame Luchtvaarttafel stelt. Ze vinden de doelen niet ambitieus genoeg. Dat is ook logisch als het uitgangspunt 50% reductie is ten opzichte van 1996. Dan moet er echt enorm veel gekrompen worden. De ambities van de Duurzame Luchtvaarttafel komen daar bij lange na niet aan.

Wat dhr. Akkerman positief in de oren klonk, is dat het gesprek over de doelen weer gaat plaatsvinden. Hij is benieuwd wanneer dat weer op agenda staat. Dan kan worden overlegd over doelen die echt gaan bijdragen aan het verminderen van CO₂-uitstoot van de luchtvaart.

Een van de side-effects van elektrisch vliegen is dat er veel meer kleinere vliegtuigen komen en dat die elektrische vliegtuigen net zoveel dan wel meer geluid maken. Dat zou ook wel echt een negatief effect kunnen hebben voor de omwonenden. De vraag is of de tafel dat meeneemt in alle ontwikkelingen aan de tafel Elektrisch vliegen. Tot slot vraagt dhr. Akkerman of synthetische kerosine meespeelt, hoewel alle geplande windmolens in 2030, 2040 en 2050 op de Noordzee nodig zijn om voldoende synthetische kerosine op een duurzame manier te kunnen opwekken.

Dhr. Asscher vertaalt de opmerking van dhr. Akkerman als: "Ja, we zijn het ermee eens dat er wordt gereduceerd, maar we willen meer." Het zou raar zijn om te zeggen dat Milieufederatie het niet eens is met reductie. Hij interpreteert het meer als dat het sneller moet in plaats van dat het niet moet.

Dhr. Akkerman is niet tegen de reductie van CO₂-uitstoot. Milieu- en natuurorganisaties zijn tegen de door de Duurzame Luchtvaarttafel gestelde doelen. Die zijn veel te laag. Het is nog maar zeer de vraag of die doelen tot reductie leiden.

Dhr. Asscher snapt dat Milieufederatie van mening is dat de doelen ambitieuzer moeten. Hij maakte een ronde langs verschillende ngo's die zich hiermee bezighouden, zoals Greenpeace. Hij ontving Extension Rebellion op zijn kantoor en sprak met Natuur en Milieu. Het is heel belangrijk om reflecties te krijgen met vragen of het snel genoeg gaat en welke maatregelen wel of niet werken.

Synthetische brandstof is uiteraard een belangrijk onderdeel. Als men aanvaardt dat er gevlogen zal moeten blijven worden en dat er nog geen techniek is om dat op waterstof te doen, dan is synthetische brandstof dus nodig. Er zijn andere dilemma's zoals de verdeling van de schaarste aan grondstoffen en elektriciteit om synthetische brandstof te maken. De Focusgroep Brandstoffen gaat over minder brandstofgebruik, andere brandstoffen, sustainable fuels, inclusief synthetische brandstof. Dat is een heel belangrijk doel.

De doelen staan permanent op de agenda. Door te monitoren kan worden beoordeeld of de doelen kunnen worden aangescherpt. Daarbij zijn voor het akkoord alle partijen nodig. Het pleidooi van dhr. Asscher is: versnellen. Versnellen levert ook maatschappelijk een andere plek en andere context op. De Duurzame Luchtvaarttafel is een plek waar het gesprek gevoerd wordt. Het is aan dhr. Asscher om

te zorgen dat hij dat in goede banen leidt, vanuit versnelling, concretisering en monitoren. Ideeën daarvoor zijn zeer welkom. Het Kabinet heeft intussen besloten tot een CO₂-plafond. Dat betekent dat ook aan de achterkant wordt gehandhaafd op het behalen van doelen. Dhr. Asscher heeft de minister geschreven dat hij graag het gesprek aangaat om dat zo groen mogelijk te organiseren. De ruimte die over is, moet niet met de ogen dicht worden ingevuld. Je wilt graag een systeem waarbij zo min mogelijk uitstoot zo veel mogelijk beloond wordt, binnen die plafonds.

Voor elektrisch vliegen en geluid zal gelden dat het interfacen op tijd zal moeten gebeuren. De overheid als verantwoordelijke voor handhaving et cetera zal dat moeten laten meewegen.

Dhr. Van Hijum constateert dat de focus van de tafel helder is toegelicht.

Dhr. Looman bedankt voor de presentatie. Hij zag tijdens de presentatie een ingewikkeld schema. Het schema namens Platform Vliegoverlast en bewonersvertegenwoordigers is een stuk simpeler.

Alle punten zoals genoemd (gezondheid, klimaat, natuur en woningbouw) zitten aan de randen van het probleem. We moeten toewerken naar een halvering en van een hubfunctie naar een luchthaven voor passagiers die uit Nederland komen en hier moeten zijn.

Dhr. Asscher is benieuwd naar het schema. Hij vraagt de dhr. Looman om die presentatie toe te sturen, wat de dhr. Looman toezegt.

Mw. Visser bedankt voor deze presentatie. Ze zag op de website dat veel belangrijke partijen zijn aangesloten en dat er een enorm budget is. Zij wil graag weten in hoeverre in de concretiserings- en monitoringsfase geïnvesteerd wordt in bijvoorbeeld een meetsysteem. Zodat aantoonbaar is dat doelen behaald worden. Een van de grote problemen is dat er veel te weinig gemeten wordt, stelt zij. Mw. Visser vraagt in hoeverre dat onderdeel is van de Duurzame Luchtvaarttafel en wanneer dat aan de orde komt. Waar zit de meer stelselmatige uitwisseling bijvoorbeeld met de CROS'en, ORS en MRS in de toekomst, vraagt zij.

Dhr. Asscher reageert dat hij al eerder heeft verteld over zijn behoefte aan een meer vergelijkbare vorm van monitoren. De metingen worden gedaan door de Nederlandse Emissieautoriteiten. Ze houden bij wat er met de CO₂-uitstoot gebeurt en rapporteren daar stelselmatig over. Daar zou bij aangesloten moeten worden. Daar zit ook de monitoring van wat de Klimaatwet oplevert et cetera. Daaronder is te weinig de relatie zichtbaar tussen de verschillende sectoren, maar ook tussen de maatregelen die nodig zijn om CO₂ te reduceren. Los van het feit of de doelen ambitieus genoeg zijn, het is nodig om zeker te weten dat een bepaalde maatregel een bepaalde reductie oplevert. Hier werkt de Duurzame Luchtvaarttafel aan, en daarbij wordt gebruikgemaakt van de inzichten die er zijn, vanuit de wetenschap, universiteiten en kennisinstellingen. Inzichten van ngo's en informatie vanuit de sector worden bij elkaar gebracht en zo mogelijk gevalideerd door onafhankelijke partijen. Dit is nodig om vertrouwen te houden.

Uiteindelijk is de overheid verantwoordelijk voor de omgeving en voor de verschillende doelen en onderwerpen waarover bijvoorbeeld de MRS spreekt. Dat kan nooit worden uitbesteed aan wat voor tafel dan ook. Om de relatie tussen de uitvoering van het akkoord en wat de MRS bespreekt goed te houden, wil dhr. Asscher met de voorzitter van de MRS verkennen of er een manier denkbaar is om elkaar op de hoogte te houden. Hij staat daarvoor open en hij ziet het belang. Het is goed om vanuit de rol van de MRS het ministerie van IenW te blijven aanspreken, als de partij die ook op andere terreinen moet blijven bewaken dat de dingen volgens de regels gaan. Daar kan zo'n tafel niet

intreden. Die bevoegdheid is er niet. De tafel heeft als doel om de maatregelen te concretiseren en te nemen die zijn afgesproken om de CO₂-reductie te halen.

Dhr. Van Hijum vindt de handreiking om dit als een eerste kennismaking te beschouwen, te kijken welke voorstellen zich aan de tafel ontwikkelen en om met elkaar in gesprek te blijven, een zeer goede afspraak om te maken.

Dhr. Poelmans vindt de handreiking met betrekking tot CO₂ enerzijds een voordeel en anderzijds een nadeel, want hij betwijfeld of je het wel een Duurzame Luchtvaarttafel kunt noemen als het alleen om CO₂ gaat. Iedereen kent het verhaal van 'Stil en schoon', stelt hij, en voor sommigen is dat een sprookje. Het kan niet tegelijk, poneert dhr. Poelmans: bij vliegen is het of/of. Er zijn goede voorbeelden van moderne vliegtuigen die schoner zijn, maar ze zijn niet stiller. Elektrisch vliegen is propellervliegen en lager vliegen in grotere aantallen met kleinere vliegtuigen. Als het al van de grond komt, dan zijn het drones, denkt hij. En die zijn niet relevant voor het handelsverkeer met de grotere vliegtuigen. Dhr. Poelmans vindt het belangrijk om het contact te leggen om te voorkomen dat, als er uitvoeringmaatregelen komen, bepaalde doelen al worden afgesneden. De gezondheid en leefbaarheid mogen niet ondergesneeuwd raken als het gaat om winst of kostenbesparing.

Dhr. Van Hijum beaamt dat die integraliteit van wezenlijk belang is.

Dhr. Akkerman veronderstelt dat de MRS daarover advies kan geven. De MRS zou bijvoorbeeld de randvoorwaarden voor de Duurzame luchtvaarttafel kunnen vaststellen als het gaat om de effecten.

Dhr. Van Hijum benadrukt dat de MRS niet de opdrachtgever is van de Duurzame Luchtvaarttafel. Dat is het ministerie. Hij heeft de bereidheid gehoord om het gesprek met de MRS te voeren.

Dhr. Asscher legt uit dat de samenleving de randvoorwaarden maakt. Op de inhoud gaat het over een gezonde toekomst. In dit geval gaat het over klimaat, milieu en andere gezondheidselementen. Als je het randvoorwaarden noemt, worden het niet meteen randvoorwaarden.

Dhr. Van Hijum merkt op dat de MRS het gesprek graag vervolgt.

4. SOORS-jaarverslag en jaarrekening 2022 | ter goedkeuring

Bijlage 4a: Oplegnotitie conceptjaarverslag en conceptjaarrekening 2022

Bijlage 4b: Conceptjaarverslag SOORS 2022

Bijlage 4c: Conceptjaarrekening SOORS 2022

Bijlage 4d: Controleverklaring subsidiedeclaratie 2022

Bijlage 4d1: Subsidiedeclaratie 2022 gewaarmerkt

Dhr. Van Hijum constateert dat de vergadering kan instemmen met beide verslagen. Met dankzegging aan de opstellers worden het SOORS Jaarverslag 2022 en de Jaarrekening 2022 vastgesteld.

5. Presentaties

a. Presentatie inzake uitgangspunten baanonderhoud door Schiphol

Dhr. Strijtveen verzorgt een presentatie. De vraag en het verzoek aan de MRS is om vóór 1 juli 2023 te kijken naar de uitgangspunten van de onderhoudsstrategie. Dan kan Schiphol de opmerkingen in het najaar verwerken en mogelijk al meewegen voor de planning van 2024.

Dhr. Van Hijum wijst erop dat de datum van eind juni erg snel nadert. Vanaf 1 juli verwacht de organisatie de capaciteit op orde te hebben. De vraag is helder en zal in behandeling worden genomen door de MRS-partijen.

Dhr. Strijtveen vult aan dat LVNL en KLM op een andere manier worden betrokken. Wanneer er behoefte is aan capaciteitsondersteuning of inhoudelijk zelfs aan procedurele ondersteuning dan is Schiphol daar graag toe bereid.

Dhr. Döpp vraagt hoe zich dit verhoudt tot de Kamermotie en hoe die motie van de Tweede Kamer in dit verhaal past. De motie vraagt het ministerie om er bij Schiphol op aan te dringen dat de overlast omlaaggaat.

Dhr. Strijtveen kent de motie. Hij zou het bijna ondersteuning van beleid willen noemen. Uiteraard probeert Schiphol die impact zo laag mogelijk te houden. Dat baanonderhoud gepleegd moet worden dat is een feit. De banen zijn nu eenmaal aan slijtage onderhevig. Hoe efficiënter, beter en sneller baanonderhoud kan plaatsvinden, hoe beter.

Dhr. Van Hijum zegt dat de vraag is om de zeven of acht uitgangspunten nog eens tegen het licht te houden. Daarmee kan in de geest van de motie tot concrete voorstellen en ideeën worden gekomen over hoe wordt aangekeken tegen het baanonderhoud.

Mw. Visser vindt het een interessant initiatief dat de MRS om dat advies wordt gevraagd. Ze zou daar positief op willen antwoorden, maar qua capaciteit is het lastig. Bewonersdelegaties zijn nu ook hard aan het werven voor de MRS. In allerlei vergaderingen zijn al veel suggesties gedaan voor verbeteringen. De vraag is in hoeverre het een herhaling van zetten is. Het zijn nu zeven punten. Het gaat erom wat de strategie is en op welke manier die wordt ingevuld.

Dhr. Van Hijum vindt dit een terecht punt. Er komt heel veel op de ORS af. Hij concludeert dat wordt gewaardeerd dat de vraag vanuit Schiphol wordt gesteld. In principe wordt daar positief op gereageerd. Het is even kijken hoe het praktisch handen en voeten kan worden gegeven.

Dhr. Strijtveen herhaalt het aanbod. Als op enige wijze ondersteuning kan worden geboden dan doet Schiphol dat graag.

Dhr. Lutgerhorst merkt op dat dit onderwerp in de afgelopen tijd de hoogste prioriteit heeft gehad voor de bewonersdelegatie. In het Regioforum is gemeld dat dit dus wel betekent dat dit gevolgen met zich meebrengt. Er is een inspanningsverplichting. Er is al een aantal voorstellen vanuit de bewonersdelegatie gedaan.

Dhr. Van Hijum stelt voor die naar boven tillen en dan te beoordelen of ze kunnen worden gebundeld en gecombineerd met de reflectie op de eerder gedane aanbevelingen. Er is een methode denkbaar om dat op een praktische manier te doen.

Dhr. Strijtveen vult aan dat deze exercitie hiervoor bedoeld is. Er circuleerde zoveel. Daarom is het goed om een en ander nu samen te brengen, zodat het kan worden meegewogen.

b. Presentatie Luchtruimherziening

Presentatie door het ministerie van IenW, Rudy Megens en Klaas Oudman

Bijlage 5b: Programma Luchtruimherziening

Dhr. Megens, plaatsvervangend directeur Programma Luchtruimherziening, verzorgt een presentatie.

Dhr. Van Hijum bedankt voor de presentatie. Het is een project met grote impact waar het gaat om de hoofdstructuur en de aanliegroutes. Hij is benieuwd wat de exacte vraag aan de ORS is. Het participatieproces wordt nu in gang gezet. Het is cruciaal dat de verwachtingen over wat wel of niet op tafel ligt om te bediscussiëren heel scherp zijn aan de voorkant. De hoofdstructuur omvat een aantal keuzes, die niet meer bediscussieerd kunnen worden. Hij is benieuwd waar en op welk moment om inbreng wordt gevraagd.

Dhr. Megens antwoordt dat op korte termijn een participatieplan wordt gemaakt voor het project inzake 4.000 voet. Daarvoor moet met elkaar worden afgesproken op welke manier de betrokkenheid wordt georganiseerd. Dat kan in NOVEX-verband worden georganiseerd. Dat hoeft niet eind juni klaar te zijn. Voor de wijze van participatie en de stappen daarin zal een voorstel komen. De vraag is aan wie dat voorstel zal worden voorgelegd.

Zodra het procesontwerp er is, volgt een inhoudelijke vraag over wat is de zienswijze op het Schetsontwerp. Het deelproject Hoog nader Schiphol gaat aan de slag. Daar komen contactmomenten uit naar voren. Dat wordt een traject met globaal ontwerp, detail ontwerp en uiteindelijk realisatie. Datzelfde traject voor Hoog nader Schiphol gaat op eenzelfde manier gedaan voor het langetermijntraject.

Dhr. Van Hijum constateert dat de vraag aan de ORS is of dit proces voldoende vertrouwen geeft dat de inbreng vanuit omwonenden en andere partijen op de goede momenten kan worden geleverd, dan wel of de ORS op deze procesarchitectuur nog suggesties of aanmerkingen heeft. Daarnaast is de vraag is of er nog een moment is om dat in te brengen.

Dhr. Megens zegt dat dit het moment is.

Dhr. Hendriks stelt als inwoner van Haarlemmermeer dat er weinig vertrouwen is in de bestuurlijke lagen om de bewonersbelangen goed te kunnen verdedigen. Hij wil het zeker in MRS-verband georganiseerd zien.

Dhr. Spaanderman dankt voor de presentatie. Er wordt nu gesteld dat binnen twee tot drie jaar gekozen wordt voor twee banen. Hij veronderstelt dat het de Polderbaan en Kaagbaan zijn. De vraag die hij heeft is: waar het gaat gebeuren en waar wordt achter de schermen aan gewerkt?

Zijn andere vraag gaat over welke mogelijkheden er zijn met betrekking tot de invoering van dit systeem ten opzichte van de capaciteit. Is die capaciteit op enig moment geminimaliseerd tot 440.000, of is het de capaciteit zoals die in de Luchtvaartnota staat (770.000)?

Daarnaast wordt er gesproken over vaste routes. Is er ook sprake van dat er meerdere routes mogelijk zijn binnen een bepaald gebied? Dit is essentieel voor de besluitvorming met betrekking tot het proces van dat geheel.

Tot slot stelt hij dat er inderdaad hoger wordt aangevlogen, maar wordt er ook korter aangevlogen? Dat zijn allemaal vragen die impact hebben en met elkaar te maken hebben. Je kunt voor het een oplossing hebben, maar dat straalt direct uit op een volgende maatregel.

Dhr. Megens vindt de vragen over welke baan en dergelijke heel terecht. Als onderdeel van het project zal dat worden onderzocht. Dat betekent dat wordt opgehaald hoe de omgeving daarnaar kijkt. Ook moet worden gekeken naar wat operationeel praktisch mogelijk is. Zeker in een traject van kortere vaste routes is er de beperking van het huidige verkeersleidingsstelsel. Er is nog geen keuze gemaakt. Polder- en Kaagbaan werden genoemd. Dat klinkt misschien logisch, maar dat is nog niet bekend. Het zouden ook andere banen kunnen zijn. Daarna wordt goed gekeken. Er wordt over nagedacht en dat wordt opgeschreven. Ook dat krijgt een plek in het participatieproces. Er gebeurt zo min mogelijk achter de schermen of achter gesloten deuren. Juist voor dit traject moet dat zoveel mogelijk worden voorkomen.

De tweede vraag ging over capaciteit. Hoeveel of hoe weinig vliegtuigen er vliegen, de Luchtruimherziening is altijd een goed idee. Er wordt voor gezorgd dat er korter en hoger wordt gevlogen. Het enige capaciteitselement dat voor het programma relevant is, is de uurcapaciteit die luchthaven Schiphol moet kunnen verwerken per uur. Daar zijn getallen voor (106-110). Het uitgangspunt is dat die waarde blijft bestaan. Vooral ook om de netwerkqualiteit van de luchthaven in stand te houden, ook als het nieuwe concept is gerealiseerd. Daar ligt een grote uitdaging. Met alle stappen die nu worden geïntroduceerd, is het lastig om die piek uurcapaciteit in stand te houden. Daar zit een groot deel van het 'werk onder de motorkap'. Of daarmee 200.000, 400.000 of 600.000 bewegingen worden afgehandeld, daar gaat het programma niet over. Het programma doet zijn best om ervoor te zorgen dat een zo groot mogelijk deel van het verkeer straks over vaste routes continu dalend kan gaan landen en continu klimmend kan gaan vliegen. Vervolgens wordt bekeken wat daarvan de impact is. Dat resultaat wordt meegenomen in de discussie over hoeveel verkeer daarmee mag worden afgehandeld.

Korter aanvliegen hoeft niet allemaal in een rechte lijn. Met navigatiemiddelen wordt het aanvliegen flexibeler.

Dhr. Van Hijum benadrukt dat de vraag die voorligt is of dit proces op het goede moment de ruimte biedt om erover mee te praten. Hij vraagt dhr. Megens wat het moment is waarop de MRS van zich kan laten horen. Is er een adviesvraag om te reflecteren op het proces?

Dhr. Megens wil vooral vragen om kennis te nemen van de presentatie. Vragen kunnen per e-mail worden gesteld. Het project Hoog naderen Schiphol 4.000 komt over twee maanden met een participatievoorstel. Dat wordt aan de MRS voorgelegd. Dat voorstel gaat over de manier waarop alle stakeholders worden betrokken in het project.

Dhr. Poelmans stelt dat de kaart waarboven wordt gevlogen het niet mogelijk maakt om sommige andere principes ook te handhaven, namelijk minder hinder en minder geluidsoverlast. Op heel korte

termijn moet er een moment zijn dat duidelijkheid wordt gegeven over waar de verschuivingen uiteindelijk nog mogelijk zijn. Dan moet er een dag voor worden uitgetrokken om goed naar de kaart te kijken.

Dhr. Megens antwoordt dat plannen worden geschreven voor die trajecten. Er komen momenten waar dit ook zal kunnen. Dat zijn bijvoorbeeld de ontwerpateliers en input stakeholders. De data zijn nog niet bekend, omdat die trajecten nog moeten gaan starten. De eerste stap is dat met elkaar het gesprek wordt gevoerd over hoe die trajecten worden ingericht en hoe daarin participatie plaatsvindt. Dat is de eerste vraag die hier wordt gesteld.

Dhr. Döpp vraagt naar de samenhang met andere trajecten. Wat een bewoner interesseert, is wat er over zijn of haar dak vliegt. De invloed van de Luchtruimherziening en allerlei andere maatregelen hebben soms met elkaar te maken. De piekencapaciteit is een gegeven, maar de bewonersdelegatie ziet ook maatregelen in het Minderhinderplan waarin de piekencapaciteit omhooggaat met bijvoorbeeld Performance Based Navigation. De vraag is of alle samenhangen goed in beeld zijn en of integrale afwegingen worden gemaakt.

Dhr. Megens is niet volledig geweest. Dit soort elementen zijn volledig bekend. Dat loopt via diverse gremia, zowel binnen het ministerie als in de verbinding tussen het ministerie, LVNL en ook de airlines. De opdracht is om ervoor te zorgen dat de piekencapaciteit zoals die nu is, gelijk blijft. Er zijn ook voordelen te bedenken voor het verhogen van de uurcapaciteit; preferent baangebruik et cetera. Dat is voor het programma input. Het programma neemt het zoals het is. Stel dat piekencapaciteit zou worden aangepast (verhoogd of verlaagd) door welke besluiten elders dan ook, dan gaat het programma daarnaartoe bewegen in het traject.

Dhr. Poelmans heeft als clustervertegenwoordiger een vraag over een andersoortige nieuwigheid, die heet TBS. Bewoners worden ter beschikking gesteld van Schiphol. Dat is geen prettig gevoel. Het is ook een extra verhoging van de piekuurcapaciteit op basis van vaste routes. Dat heeft veel met elkaar te maken. In de ontwerpateliers moeten beide dingen, van LVNL en van het programma samen, in samenhang worden bekeken, en ook naar wat erover blijft van minder hinder.

Mw. Van der Helm meldt dat LVNL, naar aanleiding van een vraag van dhr. Spaanderman in de vorige vergadering van het Regioforum, een informatiebijeenkomst voor bewonersvertegenwoordigers heeft georganiseerd. Daar is duidelijk uitleg gegeven over wat de tool inhoudt. Helaas was dhr. Poelmans niet aanwezig, maar er is duidelijk uitgelegd wat het systeem doet.

Dhr. Poelmans vindt het niet relevant dat hij niet aanwezig was. Dhr. Spaanderman en anderen waren aanwezig en zij denken er ook zo over. Er zijn veel vragen over de contradictie van het verhogen van de piekuurcapaciteit, de technische mogelijkheden daarvoor en treintjes vliegen. Dat geeft aanzienlijk meer hinder. Dat is niet de bedoeling.

Mw. Van der Helm vertelt dat er uitgebreid is gesproken over de capaciteit en hoe LVNL daarnaar kijkt. Het doel van de tool is om minder secundair baangebruik in te zetten. Dat is ook het beleid.

Dhr. Van Hijum zegt dat het gaat om de samenhang der dingen. Deze keuzes hangen samen met andere maatregelen. Het zijn operationele keuzes die wel of niet gemaakt kunnen worden. Die zullen uiteindelijk bepalen wie in welke mate effect ondervindt van het systeem.

De oproep is om daarmee rekening te houden. Een ander element is dat vanaf de voorkant scherp moet worden gesteld wat wel en niet in participatie wordt gebracht. In zijn werkbezoeken merkt hij dat er grote weerstand is tegen het concept en met name tegen de vierde naderingsroute, terwijl dat al een gegeven is. Het is belangrijk om heel scherp te zijn in de elementen waarover, in welk stadium nog geparticipeerd kan worden.

Dhr. Megens vertelt dat de vierde fix onderdeel uitmaakt van het Schetsontwerp dat eind dit jaar beschikbaar komt. Dan is het dus nog niet definitief. Er komt een participatieronde. Tegelijkertijd is het programma eerlijk. Alles wat in het hogere luchtruim (boven twee/tweeënhalve kilometer) gebeurt, daarvoor is vooral klimaat bepalend en zijn niet geluid en andere zaken bepalend. Waar die vierde naderingsstrook komt te liggen, is nog niet bekend. Het afhandelingsconcept met vaste routes en continue dalen zal worden geïntroduceerd.

Dhr. Van Hijum geeft het programma mee om zich ervan bewust te zijn. De MRS zal nog eens goed naar het proces kijken en komt erop terug in een vervolg van deze bijeenkomst.

Dhr. Spaanderman was aanwezig bij de informatiesessie van LVNL. De presentatie die daar is gegeven had hij graag hier getoond gezien. Er werd gesproken over 38 vliegtuigen per uur. Dat zijn zaken die omwonenden zeer veel zorgen baren. Er wordt niet zozeer in achterkamertjes gesproken, want hij heeft begrepen dat het kamertje € 200 miljoen kost. Het is cruciaal dat dit soort bijeenkomsten een groter bereik moeten hebben, stelt hij, vanwege de grote impact op de bewoners.

Mw. Van der Helm wil duidelijk stellen dat het bedrag van de kosten niet klopt. Het is van belang dat de juiste feiten hier worden gemeld.

Dhr. Van Hijum zegt dat de samenhang van maatregelen met de keuzes die hier wordt gemaakt uiteindelijk bepalend zal zijn. Als dit aanleiding is om nog eens terug te komen op de systematiek dan moet dat gesprek eens apart worden georganiseerd. Dit wordt genoteerd als aandachtspunt.

Mw. Visser krijgt verontruste signalen vanuit haar achterban. Als naar de plaatjes wordt gekeken zoals het plaatje 'De omgeving betrekken bij het ontwerp', dan staan daar wel pijlen. Een enorme pijl wijst over het Zuidoosthoekgebied. Ze raadt aan om ook in de participatieplannen met name te focussen op die gebieden waar de grootste veranderingen te bedenken zijn.

Dhr. Megens zegt dat een wasbordplaat kan worden getoond, zodra het Schetsontwerp gereed is. Het is nu niet zo dat daar helemaal niets vliegt. Die verandering, zeker in het hogere luchtruim, is een stuk minder merkbaar dan mensen nu aannemen.

Dhr. Van Hijum bedankt voor de presentatie. Uit de reacties blijkt dat dit een majeure operatie is, met veel impact. De behoefte aan betrokkenheid is groot. Met elkaar zal worden bekeken of dit proces voldoende vertrouwen geeft voor de achterban om de participatie vorm te geven.

Dhr. Kooiman noemt een van de triggers van dit project. Er wordt oefengebied gezocht voor de vele F35's. Het lijkt nu net of de luchtvaart van alles triggert.

Dhr. Van Oosterom hoort iedere keer lezingen over welke capaciteit de Luchtvaartnota zou voorschrijven. Er worden getallen genoemd die hij niet kan reproduceren. Alle bewoners-vertegenwoordigers hebben een belangrijke rol in het vertrouwen in het beleid. Het Kabinetsbeleid, zoals vervat in de brief van juni 2022, gaat verre van getallen van 700.000. Er is duidelijk gezegd dat de milieueffecten op dat plafond worden gemaximeerd, als het aan het Kabinet ligt. Er is geen enkele sprake van dat dergelijke getallen onderdeel van het beleid zouden zijn. Dhr. Van Oosterom doet de oproep om dat niet verder te voeden.

c. Presentatie Wijziging 'Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol'

Presentatie door het ministerie van IenW, dhr. Buwalda

Bijlage 5c: Memo Wijziging Regeling Uitfaseren Lawaaiige toestellen

Bijlage 5c1: Conceptregeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol

Dhr. Buwalda verzorgt een presentatie over de conceptregeling Operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol.

Dhr. Spaanderman heeft naar eigen zeggen een cynische opmerking. De analyse is gebaseerd op de cijfers van BAS. Het ministerie weet toch welke vliegtuigen er vliegen, stelt hij. De cijfers van BAS zijn niet nodig om een beeld te krijgen van welke vliegtuigen voor de meeste overlast zorgen.

Dhr. Buwalda zegt dat wordt teruggegrepen op cijfers die BAS publiceert.

Dhr. Van Hijum merkt op dat er een duidelijke categorie vliegtuigen is waarop de regeling zich kan richten. Hij dankt dhr. Buwalda voor de presentatie. De MRS zal zich bezinnen op een reactie.

6. Vaststellen concept-verslag Regioforum 16 december 2022 en besluit openbaarmaking*

Bijlage 6: Concept-verslag Regioforum 16 december 2022

Het verslag wordt vastgesteld en zal worden gepubliceerd op de website van de ORS.

7. Rondvraag en afsluiting

- Dhr. Aangeenbrug vervangt dhr. Van Oosterom, die eerder moest vertrekken, in de beantwoording van de eerder gestelde vraag van dhr. Spaanderman over de NOVEX. Aan de NOVEX wordt druk gewerkt. In het kader van de MRS in oprichting lijkt het goed om daarover wat uitgebreider te spreken in een informatiesessie. Mogelijk kan dit worden gecombineerd met een ander onderwerp. Er wordt nu gewerkt aan een ontwikkelperspectief. Dit is in lijn met wat er in de bestuursovereenkomst is opgenomen. Het idee is om die ook met de stakeholders te bespreken.

Dhr. Spaanderman heeft begrepen dat er parallelle belangen zijn. Hij ziet die graag in beeld gebracht, zodat partijen elkaar op een aantal dossiers kunnen versterken. Het is voor individuen moeilijk om continu achter hun bestuurders aan te gaan lopen. Het is van belang dat naar bewonersorganisaties een beeld wordt geschept over waarmee men bezig is met NOVEX.

Dhr. Van Hijum stelt dat het ook een taak van de MRS is om de lijn met de BRS goed te organiseren.

Dhr. Aangeenbrug vertelt dat het ministerie de MRS de komende maanden graag op de hoogte wil houden en het regelmatig vorm wil geven in de samenwerking met de MRS.

Dhr. Van Hijum zegt toe dat het procesmatig wordt opgepakt.

Dhr. Hendriks constateert dat in dit dossier op vele borden wordt geschaakt. De overheid wil duidelijkheid geven aan de bevolking. Dat zou prettig zijn, niet alleen voor de eerste stap maar ook voor de drie stappen daarachter. Dat commerciële clubs schaken op borden die ze tegen hun borst aanhouden, dat kan men weten. Hij stelt dat hij langzamerhand cynisch wordt van het dossier.

Dhr. Van Hijum zegt dat getracht wordt daarin verandering te brengen in de nieuwe MRS. Het is goed om daar met elkaar werk van te maken.

Dhr. Akkerman ervaart meer openheid vanuit onder andere het ministerie ten opzichte van voorgaande jaren. Hij ziet eerder een positieve trend.

Dhr. Van Hijum dankt hem voor die waarneming. Het is een cultuur waar met elkaar naar toe moet worden gewerkt. Ook in een tijd waarin met een MRS organisatorisch meer afstand wordt gecreëerd. Naar elkaar toe moet meer openheid in de agenda's worden bereikt.

- Dhr. Yska wil in het kader van openheid en transparantie graag nog wat mededelen, waarbij hij zich voornamelijk richt tot de MRS-partijen.

Afgelopen woensdag had hij een gesprek met de voorzitter en de interim-secretaris van de ORS en de voorzitter van VNO-NCW Metropoolregio Amsterdam, dhr. Markerink. Er is een landelijke organisatie VNO-NCW. Deze organisatie staat in voor de belangen van werkgevers en ondernemers in heel Nederland. In de regio's worden de belangen behartigd voor de werkgevers en ondernemers door regionale afdelingen zoals VNO-NCW West en dan specifiek Noord- en Zuid-Holland. De regio's zijn opgedeeld in kringen. In het geval van Noord-Holland betreft het de kring Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Noordwest-Holland. VNO-NCW West kijkt niet alleen naar gemeenten, maar ook naar lokale ondernemingen. De kringen hebben ieder een eigen bestuur. In het algemeen bestuur van de MRA zitten alle voorzitters van de bedrijvenverenigingen van de MRA.

Het kwam dhr. Yska ter ore dat onder bewonersvertegenwoordigers een bepaald beeld heerst over de vertegenwoordiging van VNO-NCW West in deze raad: dat de vertegenwoordiging van de algemene werkgeversbelangen voornamelijk wordt gedreven door veronderstelde korte lijnen tussen diverse sectoren, sectorpartijen en VNO-NCW West. Graag wil dhr. Yska dit beeld en deze veronderstelling bespreken en op deze manier de 'achterkamertjespolitiek' uit de wereld te helpen. Verondersteld wordt dat VNO-NCW West en het maatschappelijk doel waarmee de MRS in het leven is geroepen niet volledig verenigbaar zijn. VNO-NCW West is wel degelijk een maatschappelijke partij. Het bewijs hiervan kan bijvoorbeeld worden gevonden in het visiedocument 'Breder ondernemen voor brede welvaart' en ook de steun inzake COP21 en het Klimaatakkoord. VNO-NCW West zit in deze raad zonder honorarium. Dit geldt niet voor elke partij. Dat is een teken dat VNO-NCW West hier niet zit puur voor eigen gewin. Het klopt dat sectorpartijen lid zijn van VNO-NCW West. Ze betalen hetzelfde lidmaatschap als andere leden en ze krijgen geen voorkeursbehandeling. Over in hoeverre deze partijen wel een bepaalde band hebben met VNO-NCW landelijk doet dhr. Yska geen uitspraak. Vanaf 1 januari 2023 is VNO-NCW West officieel juridisch ontvlochten van de landelijke vereniging.

De kwestie rond de krimp van het aantal vliegtuigbewegingen is een ingewikkelde geweest. Het feit dat geen enkele partij, bewoners noch sector, een definitief positief advies kon geven bij de laatste consultatie spreekt boekdelen. Wat dat betreft zit iedereen in hetzelfde schuitje. Het is complex. Over de positie en standpunten van VNO-NCW West in verleden kan dhr. Yska ook geen uitspraak doen. Hij loopt nog niet lang rond bij VNO-NCW West en zit nog maar kort in deze functie. Hij kan wel stellen dat de huidige visie op zaken omtrent Schiphol is dat zaken moeten veranderen. Oneindige groei is op dit moment simpelweg ondenkbaar. VNO-NCW West wil meedenken over en meewerken aan constructieve oplossingen, maar enkel onder de voorwaarde dat moeilijke gesprekken niet uit de weg worden gegaan door bijvoorbeeld partijen te vervangen die een uiteenlopende mening hebben. Dat heeft wat weg van schijnparticipatie en dat is een fenomeen dat te allen tijde moet worden voorkomen. Er zijn veel belangen gemoeid bij de adviezen van deze raad en die van de toekomstige maatschappelijke raad. Deze belangen zullen niet allemaal in deze raad vertegenwoordigd zijn. Hier moeten we voor waken. VNO-NCW West is graag onderdeel van een oprecht transparant en constructief gesprek en kijkt uit naar een prettige samenwerking.

Dhr. Poelmans reageert dat dat laatste wederzijds is.

- Mw. Visser had gevraagd om een nadere duiding van vragen die ze de vorige vergadering heeft gesteld, zoals de vraag over het inzetten van toren West en de manier waarop verkeer wordt afgewikkeld via de secundaire banen. Zij kreeg op haar vragen geen goed antwoord. Misschien kan dit achteraf worden gewisseld met LVNL. Ze verwijst daarbij naar pagina 7 van de notulen van de vorige vergadering.
- Mw. Visser heeft nog een vraag aan het ministerie. Op Schiphol Watch werd ze geconfronteerd met de publicatie van een rapport over intersectie-starts op Schiphol. Dit rapport dateert van maart 2023. Daar wordt geconcludeerd dat inmiddels 40% van de starts op de Aalsmeerbaan gebruikmaakt van een intersectie. De Aalsmeerbaan is een secundaire baan. Er moet worden gestreefd naar zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Dat gebeurt niet door 40% intersectie-starts af te werken. Het verschil van geluidsniveaus is tussen 2 tot 5 decibel hoger. Mw. Visser had dit rapport graag via het ministerie naar de ORS zien komen, zodat het betrokken had kunnen worden, bijvoorbeeld, bij de discussies over de experimenteerregeling. Dat is nu niet gebeurd. Dit rapport heeft grote gevolgen, met name voor de secundaire banen. Graag ontvangt mw. Visser een reactie van het ministerie waarom de MRS dit rapport niet heeft gekregen. Waarom is het niet meegenomen bij de experimenteerregelingdiscussie? Wordt het wel meegenomen bij de balanced-approachdiscussie? Ook daar ziet mw. Visser het niet terugkomen, terwijl het een goede manier van hinderbeperking zou kunnen zijn, met name voor de secundaire banen.

Dhr. Lutgerhorst heeft per e-mail hetzelfde punt aangevoerd. Hij vroeg op welke wijze het rapport hier behandeld zou kunnen worden.

Dhr. Van Hijum constateert dat er verschillende vragen zijn over een rapport dat opeens opduikt.

Dhr. Aangeenbrug weet niet exact welk rapport het betreft. Hij zoekt het op en komt erop terug.

Mw. Visser wijst erop dat bureau To70 wordt ingehuurd door de overheid. Hoe kan het dat dergelijke rapporten niet automatisch aan de ORS worden toebedeeld, vraagt zij. Mw. Visser wil graag dat daarover afspraken worden gemaakt voor de toekomst, want nu wordt eenieder

verrast door het rapport. Ze wil weten hoe kan worden voorkomen dat het weer gebeurt dat een rapport niet wordt gedeeld.

Dhr. Aangeenbrug kent de casus niet goed genoeg om te kunnen stellen dat dit niet weer gaat gebeuren. Hij weet niet precies wat hier is gebeurd. In het kader van het Omgevingshuistraject worden afspraken gemaakt over de informatievoorziening.

Dhr. Van Hijum stelt vast dat deze vragen leven. Hierop wordt teruggekomen.

De heer Van Hijum komt tot het eind van deze vergadering. Hij bedankt voor ieders geduld nu de vergadering iets over de tijd is geschoten.

De vergadering wordt gesloten om 12.44 uur.