

## Conceptverslag Regioforum – 9 april 2021

### Aanwezig:

Dhr. P. van Geel	Voorzitter
Dhr. J. Weggeman	Secretaris
Mw. N. Bruinenga	Medewerker ORS
Mw I. Lensink	Medewerker ORS
Dhr. M. Bovy (vervangt mw. W. de Zoete)	Provincie Zuid-Holland
Mw. E. van der Klis (vervangt dhr. J. Olthof)	Provincie Noord-Holland
Dhr. P. Bakker (vervangt dhr. R. van Muilekom)	Gedeputeerde Provincie Utrecht
Dhr. H. Bouma	Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden
Dhr. W. Breunesse	Bestuurlijk cluster Zaanstreek-Waterland
Dhr. G. Elkhuisen	Bestuurlijk cluster Groene Hart
Dhr. G.J. Hendriks	Bestuurlijk cluster Gooi en Almere
Dhr. J.L. van den Heuvel	Bestuurlijk cluster Groene Hart
Dhr. B. Kabout	Bestuurlijk cluster Amstelland -Meerlanden
Dhr. W. Knop (vervangt dhr. V. Everhardt)	Bestuurlijk cluster Amsterdam
Dhr. J. Nobel	Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer
Mw. M. van der Velde-Menting	Bestuurlijk cluster Zuidwest
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland
Dhr. J. van Bergenhenegouwen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. H. Kooiman	KLM
Dhr. M. van der Scheer	Schiphol Group
Mw. P. Tiel	VNO-NCW West
Dhr. R. Lutgerhorst	Aalsmeerbaan binnengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan binnengebied
Dhr. E. Haverkort	Polderbaan binnengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan binnengebied
Dhr. P. Hesp	Buitenveldertbaan buitengebied
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan buitengebied
Dhr. M. Poelmans	Kaagbaan buitengebied
Dhr. R. van der Pol	Zwanenburgbaan binnengebied
Dhr. W. Spaanderman	Polderbaan buitengebied
Mw. M.C.B. Visser	Aalsmeerbaan buitengebied
Dhr. Otto	Video Centrum Nederland
Mw. I.L. Vos	Het Notuleercentrum
Dhr. K. Vinkx	To70
Dhr. V. Bijsterbosch	Schiphol Group
Mw. V. Blommers	Schiphol Group
Dhr. S. van der Weide	Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)

**Afwezig:**

Dhr. R.H. Berkhout  
Dhr. S. Dinjens  
Dhr. V. Everhardt  
Dhr. J. Hasperhoven  
Dhr. R. van Muilekom  
Dhr. J. Olthof  
Mw. W. de Zoete

Bestuurlijk cluster Zuid-Kennemerland  
Bestuurlijk cluster IJmond-Alkmaar  
Bestuurlijk cluster Amsterdam  
BARIN  
Gedeputeerde Provincie Utrecht  
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland  
Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland

CONCEPT

## 1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze bijeenkomst van het Regioforum. De ambtelijke ondersteuning kan deze online vergadering volgen via een live verbinding.

De heer Van der Scheer heeft een mededeling over het groot baanonderhoud aan de Polderbaan. Tijdens de vorstperiode in februari kon nauwelijks worden gewerkt aan het onderhoud. De onderhoudswerkzaamheden lopen daardoor circa twee weken uit. Daarover is gecommuniceerd via diverse kanalen, zoals nieuwsbrieven en de websites van Schiphol en BAS. Het is nauwelijks mogelijk om in te lopen op de vertraging. Dat heeft te maken met gefaseerde planningen en het aanleveren van asfalt en grondstoffen. Nu wordt op volle kracht dag en nacht en in de weekenden doorgewerkt. Het voornemen is om een aanvraag te doen om de lopende ontheffing, voor met name het nachtelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, met twee weken te verlengen. Door de uitgelopen onderhoudswerkzaamheden, duurt het afwijkende baangebruik nu ook langer. Schiphol beseft dat dit storend is voor de omgeving. Sinds een paar jaar vindt het onderhoud zo vroeg mogelijk in het seizoen plaats. Dat is mogelijk door nieuwe technieken rondom asfalt. Destijds is gezamenlijk besloten om het onderhoud vroeg in het jaar te doen. Het nadeel hiervan is een groter risico op extreem weer. Die extreme weersomstandigheden deden zich voor. De uitloop van het werk heeft ook een consequentie voor de planning van het onderhoud in de rest van het jaar. Een actuele onderhoudsplanung is te vinden op de website van Schiphol. Met name de werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan verschuiven in de tijd.

De heer Döpp heeft een vraag over het opvangen van verstoringen. In de aanloop naar het onderhoud werd gesproken over de planning. Daarbij was het verzoek vanuit de bewoners om de onderhoudsperiode kort te houden en de weekenden en nachten te gebruiken. Het antwoord van Schiphol was destijds dat de betreffende planning nodig was als buffer om tegenvallers op te vangen. Nu schuiven de werkzaamheden alsnog op in de tijd. De vraag is dan ook waarom niet wordt gewerkt in de nacht en in het weekend.

De heer Van Bergenhengouwen deelt de analyse die de heer Van der Scheer zojuist schetste. Het is spijtig dat het onderhoud langer gaat duren en dat dit hinder gaat veroorzaken. Het ministerie heeft het verlenen van de ontheffing via een initiële regeling voorbereid. Deze regeling is in december in dit gremium besproken en daarna vastgelegd. Het ministerie is op dit moment in gesprek met Schiphol over een verlenging van de regeling, die erop gericht is om hinder zoveel mogelijk te beperken. Op korte termijn verwacht het ministerie een aanvraag voor een dergelijke verlengingsregeling. Leden van het Regioforum zullen mogelijk geïnteresseerd zijn in de inhoud ervan. Zodra de conceptregeling op papier is gezet, zal deze via het ORS-secretariaat ter informatie worden gedeeld met de leden van het Regioforum (**Actie**).

De heer Van der Scheer reageert op de vraag van de heer Döpp en legt uit dat de buffers, die in het originele plan zijn opgenomen, bedoeld zijn om korte vertraging of uitloop op te vangen. In februari jl. kon gedurende twee weken niet of nauwelijks worden gewerkt. Het inlopen op de achterstand kan niet worden opgevangen in de bestaande buffers.

De kwartaalrapportage ORS Q4 2020 en de kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2021 worden voor kennisgeving aangenomen. Er zijn geen vragen of opmerkingen bij het overzicht van gefaciliteerde en geplande informatiesessies in 2021.

## 2. Follow-up Eindadvies Van Geel

De heer Van Bergenhenegouwen stelt dat in de afgelopen periode met de verschillende delegaties op de achtergrond het gesprek is gevoerd over hoe de opvolging van het advies van Van Geel vormgegeven kan worden. Naar aanleiding van de publicatie van het advies in december 2020, heeft het ministerie een brief aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarin is het voornemen uitgesproken om in 2021 verder richting te geven aan de opvolging op het advies. De demissionaire status van het Kabinet heeft betekenis voor de politieke slagkracht, die op dit moment rondom vele onderwerpen – niet in de laatste plaats rondom de luchtvaart – aan de dag kan worden gelegd. Het werd ingewikkelder doordat de Kamer na de val van het Kabinet aangaf de verdere behandeling van de Luchtvaartnota ‘*on hold*’ te zetten en het onderwerp controversieel te verklaren. De vraag ‘hoe nu verder te gaan met de inrichting en vormgeving van de structuur van de Omgevingsraad Schiphol’ is onderdeel van die Luchtvaartnota, daar waar het gaat over bestuurlijke samenwerking. Dat maakt het op dit moment heel lastig om concreet uitvoering te geven aan het eindadvies Van Geel. Voordat definitief vervolgstappen gezet kunnen worden, moet politieke besluitvorming plaatsvinden over hoe het advies wordt ingevuld en op welke manier en onder welke randvoorwaarden de Omgevingsraad Schiphol wordt doorontwikkeld.

Het nieuwe Kabinet moet de kaders vaststellen voor de verdere omgang met het luchtvaartdossier. Besloten is om in de komende periode een aantal verkennende gesprekken te gaan voeren, ter voorbereiding op die politieke besluitvorming. De sector is recent deelgenoot gemaakt van de manier waarop het ministerie invulling zou willen geven aan het advies. Onder meer met de BRS is door het ministerie bestuurlijk overleg gevoerd. Met de heer Poelmans, als voorzitter van de bewonersdelegatie, is een verkennend gesprek gevoerd. Ook met de heer Van Geel, als voorzitter, is in een overleg verkend welke ruimte er is en wat de mogelijkheden zijn vanuit het oogpunt van de continuïteit van de Omgevingsraad Schiphol.

Ook is gesproken is over de vraag of de heer Van Geel bereid is om het voorzitterschap nog voor een bepaalde tijd te verlengen om daarmee de continuïteit van de Omgevingsraad Schiphol te waarborgen. De heer Van Geel heeft aangegeven daarvoor open te staan. De Omgevingsraad Schiphol bevindt zich in een ingewikkelde en moeilijke situatie, waarin voortgang moet worden gehouden in het denken en in het werkproces. Tegelijkertijd moet men zich rekenschap geven van de politieke situatie, waarin uiteindelijk besluitvorming moet worden gepleegd.

De heer Van Bergenhenegouwen hoopt dat de zojuist geschetste richting voldoende vertrouwen geeft dat stappen vooruit gezet blijven worden. In de komende periode volgt deze uitleg uitgebreid op papier. Die informatie zal worden gedeeld met de leden van het Regioforum (**Actie**). Daarnaast is de heer Van Bergenhenegouwen graag bereid om in de komende week middels (virtuele) gesprekken een nadere toelichting te geven.

De heer Van Geel noemt dat hij te bewaken heeft hoe de huidige omstandigheden zich gaan verhouden tot de positie van de Omgevingsraad Schiphol in dit jaar. Twee elementen zijn van belang voor de Omgevingsraad Schiphol en voor de heer Van Geel als persoon om te bewerkstelligen dat besluitvorming komt over het advies en dat tot een adequate uitvoering daarvan kan worden gekomen, als dat besluit genomen is.

De heer Van Geel gaat er, net als de Omgevingsraad Schiphol en de Raad van Toezicht, van uit dat er per 1 januari 2022 een nieuwe structuur zal zijn. Vandaar ook dat begroting 2021 beleidsarm is. Het gaat over ‘op de winkel passen’ tijdens het afbouwen van de huidige en het vormen van een nieuwe structuur. De begroting richt zich op het beëindigen van de huidige Omgevingsraad en het vormen van

een nieuwe structuur per 1 januari 2022. De verlenging van de aanstelling van de heer Van Geel loopt tot 1 januari 2022. Daarmee zijn de kaders duidelijk, waarbinnen een oplossing moet worden gezocht. Daarmee is ook duidelijk binnen welk tijdsbestek besluitvorming over de structuur moet plaatsvinden. De heer Van Geel staat positief tegenover een verlenging van zijn voorzitterschap tot 1 januari 2022. De heer Van Geel noteerde ook de bereidheid van de heer Van Berghenhenegouwen om namens het ministerie het gesprek verder te voeren. Het is geen eenvoudig traject. De politieke context ten aanzien van het luchtvaartdossier en Schiphol maakt het ingewikkeld. De bereidheid van het ministerie om daarover verder te praten, ook in kleiner verband, stelt de heer Van Geel, als voorzitter, op prijs.

De heer Haverkort heeft een vraag aan de vertegenwoordiger van het ministerie, die stelt te hebben gesproken met de heer Poelmans over het op gang houden van het gesprek over de toekomst. Hij vraagt zich af hoe de vertegenwoordiger van het ministerie dit gesprek ziet nu de realiteit is, dat vier van de tien vertegenwoordigers de heer Poelmans niet als hun voorzitter zien en heel andere inzichten hebben.

Hij stelt voor om het bestaande overleg op te schorten en heeft daarvoor een tekst opgesteld, welke per e-mail aan het secretariaat is toegezonden. De strekking daarvan is of dit overleg met een beperkt aantal personen nog gezien kan worden als een omgevingsraad, zoals bedoeld in de wet. De Omgevingsraad zou eigenlijk zelf moeten besluiten om het overleg op te schorten.

Het voorstel van de heer Haverkort luidt als volgt:

*“De Omgevingsraad Schiphol;*

- *stelt vast dat de raad niet meer functioneert, zoals deze volgens de wet bedoeld is, dat partijen bijeenkomen in een samenstelling waartegen bij partijen bezwaren bestaan, dat contact- en informatie uitwisselingen tussen bewonersvertegenwoordigers en omwonenden van Schiphol niet of nauwelijks voorkomen, waardoor niet langer van een vertegenwoordiging van omwonenden gesproken kan worden, dat de bestaande politieke situatie aannemelijk maakt dat het nog geruime tijd zal duren voor het overleg tussen Schiphol en omgeving een nieuwe vorm krijgt, dat er van vermindering van het vliegverkeer door de Covid-19-crisis nog geruime tijd sprake zal zijn;*
- *besluit om het overleg op te schorten tot het moment dat de nieuwe minister een besluit heeft genomen over het voorstel van de heer Van Geel voor het overleg van de toekomst.”*

De heer Poelmans nuanceert het volgende. De heer Van Berghenhenegouwen gaf aan dat hij namens het ministerie een verkennend gesprek met de heer Poelmans heeft gevoerd. Hij heeft de heer Poelmans telefonisch benaderd en verteld wat hij zojuist ook aangaf. Het lijkt de heer Poelmans goed om terug te koppelen wat hij als antwoord heeft gegeven namens de bewoners die hij vertegenwoordigt. In de eerste plaats betreuren de bewoners het dat stagnatie is ontstaan. Ze stellen dat, zoals te doen gebruikelijk, in ambtelijke zin voorbereiding kan plaatsvinden op het uitwerken van het advies. De Kamer heeft zich daartegen niet uitgesproken. De Kamer heeft in een hoorzitting ook geïnformeerd hoe de participatie verloopt. Er is geen enkele reden om het overleg stil te leggen. Bovendien heeft de heer Poelmans in zijn gesprek met de vertegenwoordiger van het ministerie aangegeven dat, zolang er geen nieuwe formule of constructie is, de Omgevingsraad Schiphol in zijn huidige vorm moet blijven bestaan. Er kan geen sprake zijn van opdoeken of ontmantelen. In de argumenten van de heer Haverkort kan de heer Poelmans zich goed vinden, maar niet in de conclusie. De Omgevingsraad moet in zijn huidige structuur blijven bestaan, totdat er een opvolger is.

Mevrouw Visser merkt op dat zij onaangenaam verrast was om te horen dat op de achtergrond al is gesproken door het ministerie, met onder andere de heer Poelmans. Zij geeft aan dat de KCCA een

zelfstandige bewonersdelegatie is. Als op de achtergrond gesproken wordt over dit cruciale onderwerp, dan had KCCA op zijn minst een seintje verwacht. Vorige week informeerde mevrouw Visser bij de secretaris van de Omgevingsraad Schiphol, de heer Weggeman, of er nog nieuws was over dit onderwerp. Toen is haar verzekerd dat dit niet het geval was. Ook tijdens het agendaoverleg was er geen nieuws. Procedureel is dit vervelend en het gaat tegen de belangen van bewoners in. Op constructieve wijze deed KCCA vorig jaar vele voorstellen, in brieven, richting de heer Van Geel. KCCA verwacht een nette, fatsoenlijke behandeling van de ingediende voorstellen.

Mevrouw Visser sluit zich aan bij wat de heer Poelmans zojuist heeft gezegd. Het kan niet zo zijn dat de Omgevingsraad Schiphol nu uiteenvalt. Bewoners vinden het belangrijk om met de sector aan tafel te kunnen blijven zitten. Zolang met de sector in ORS-verband kan worden vergaderd, wil KCCA dat blijven doen. Dat wil KCCA dan ook goed voorbereid, op een fatsoenlijke manier en op basis van een goede samenwerking doen. Mevrouw Visser vraagt alle partijen uit te spreken om in ieder geval tot het eind van dit jaar in deze samenstelling bij elkaar te komen en elkaar, inclusief de bewonersdelegatie, te informeren.

De heer Akkerman sluit aan op het verhaal van de heer Van Berghenhenegouwen. Het is inderdaad een ingewikkelde politieke situatie. Tegelijkertijd staan in het advies veel onderwerpen die niet controversieel zijn, zoals het opzetten van een informatiehuis of de informatievoorzieningen richting burgers. De oproep aan het ministerie is om de niet-politieke onderwerpen in uitvoering te brengen, wanneer met de Roadmap aan de slag wordt gegaan. Milieufederatie Noord-Holland en haar achterban vinden het van belang om gestructureerd overleg met het ministerie en met de sector, in het kader van de Omgevingsraad Schiphol, in stand te houden.

De heer Nobel stelt dat het lijkt alsof hij nog in het vorige overleg van het Regioforum van december jl. aanwezig is. Hij heeft het idee dat men met elkaar niet veel is opgeschoten in het proces. De heer Nobel heeft begrip voor het feit dat het Kabinet gevallen is, wat maakt dat een lastige situatie is ontstaan. Hij vraagt aan de heer Van Berghenhenegouwen of nu wel stappen met elkaar gezet kunnen gaan worden. De heer Van Geel noemde een einddatum. Daar is de heer Nobel blij mee. Van het Rijk heeft hij nog geen einddatum gehoord. Het Regioforum ontving nog geen reactie op de vraag hoe om te gaan met een kwartiermaker. De heer Nobel vraagt zich af of het Rijk wel goed beseft in welke situatie partijen met elkaar worden gebracht. Gehoord hebbende de woorden van de heer Van Geel, waarin hij stelt dat met elkaar op de winkel moet worden gepast, vraagt de heer Nobel zich af in hoeverre het zinvol is om nog als Regioforum bij elkaar te komen. Hij is benieuwd of het Rijk meer duidelijkheid kan geven over de eindsituatie. De heer Nobel vraagt de heer Van Berghenhenegouwen of hij zich kan aansluiten bij de doeleinddatum. In de tussentijd moeten stappen worden gezet. In deze vergadering wordt nog gesproken over het Jaarplan. Ook ten aanzien van het Jaarplan mist de heer Nobel een reactie van het Rijk. Er zijn genoeg zaken die nu wel kunnen worden oppakken.

Mevrouw Van der Klis benadrukt dat iedereen probleemeigenaar is. Het kan niet zo zijn dat de Omgevingsraad stil blijft zitten totdat politieke besluitvorming in Den Haag heeft plaatsgevonden. Zij doet een dringend beroep op het Rijk om voortvarend vervolgstappen te gaan zetten en voorbereidingen op te pakken richting de uitwerking van het eindadvies. Een harde deadline moet worden gesteld. Zij verzoekt het ministerie om een en ander schriftelijk te bevestigen aan de Omgevingsraad.



Mevrouw Tiel merkt op dat het bedrijfsleven zeer hecht aan participatie. De bestaande overlegstructuur zou niet zomaar dichtgezet moeten worden, voordat een stap is gezet naar een nieuwe structuur. Mevrouw Tiel is geen voorstander van het opschorten van deze structuur. In Noord-Holland is er geen klankbord Luchtvaart, zoals andere provincies dat wel hebben. Dat zou een vervangende structuur kunnen zijn. Mevrouw Visser zei dat we elkaar in deze structuur nog spreken. Laten we dit voor de aanpak van geluidshinder vasthouden.

Er zijn zeker onderwerpen die geagendeerd kunnen worden voor de Omgevingsraad. Mevrouw Tiel kijkt uit naar de kwartiermaker en het verder denken over participatie. Dat proces is vorig jaar uitgebreid doorlopen met organisatieadviesbureau Berenschot. In alle andere dossiers gaat het ook over participatie. Mevrouw Tiel had inmiddels meer activiteit verwacht. Er zijn onderwerpen die wel opgepakt kunnen worden.

De heer Van Bergenhenegouwen begrijpt de wens om daadkrachtig vooruit te gaan. Hij is blij dat begrip wordt getoond voor de geschetste omstandigheden. Er mag geen misverstand over bestaan dat het ministerie beseft welke verantwoordelijkheid er op zijn schouders ligt, om onder versterkte regie van het ministerie opvolging te geven aan het advies. Met het noemen van de verkennende gesprekken wilde de heer Van Bergenhenegouwen tot uitdrukking brengen dat pragmatisch stappen vooruit moeten worden gezet, in de context van de huidige situatie. Daarbij betreft het ministerie graag eenieder in het Regioforum die daarin een verantwoordelijkheid heeft. De gesprekken die zijn gevoerd, hebben vanuit de verantwoordelijkheid van de heer Van Bergenhenegouwen niet tot doel gehad om wie dan ook uit te sluiten van die gesprekken.

De heer Nobel vroeg of het Rijk de gestelde einddatum van 1 januari 2022 onderschrijft. Het streven is om zo snel mogelijk invulling te geven aan het advies. Allen zullen, als stip aan de horizon, erkennen dat dat een andere organisatiestructuur moet zijn. De heer Van Bergenhenegouwen vindt het lastig, gezien de politieke besluitvorming die hierover moet plaatsvinden, om zich te committeren aan de datum van 1 januari 2022. Het ministerie heeft daarvoor niet alles zelf in de hand.

De heer Van Geel geeft aan zich bewust te zijn van de krachten die er onder de ORS-leden zijn om enerzijds de druk op te voeren om te zorgen dat deze structuur veranderd wordt. Anderzijds moeten 'de oude schoenen niet worden weggegooid voordat er nieuwe zijn'. Als op dit moment alles wordt 'weggegooid', dan wordt het moeilijk om weer een vertrouwensbasis met elkaar op te bouwen. Dit alles afwegende was voor de heer Van Geel reden om te zeggen: "Laten we verder gaan met het uitvoeren van lopende zaken. We gaan geen nieuwe dingen doen. We gaan alleen dingen doen als we met elkaar tot de conclusie komen dat het zinnig is om te doen". Het voorgaande is vertaald in de term beleidsarm. Zo moet het ook financieel worden vertaald. Het streven is dat op 1 januari 2022 alles netjes afgehecht is, zowel als het gaat om de huidige begroting, maar ook om de mogelijke kosten van liquidatie. Dat is wat de heer Van Geel nu voorlegt en straks ook bij het jaarverslag. In het krachtenveld dat de heer Van Geel zojuist schetste, lijkt hem dat een redelijke middenweg.

De heer Van Geel noemde een einddatum. De heer Van Bergenhenegouwen kan die datum nooit noemen. Dat vraagt om een bestuurlijke uitspraak. Zowel in de jaarrekening en de begroting en ook als het gaat om de positie van de heer Van Geel als voorzitter, noemt de heer Van Geel die datum wel. Mocht het anders zijn, dan weet men wat het standpunt van de heer Van Geel is. Als voorzitter, wil de heer Van Geel er alles aan doen om het proces naar die datum toe te geleiden. Dat is de toezegging van de heer Van Geel aan de Omgevingsraad Schiphol.

De heer Nobel begrijpt de positie waarin de heer Van Bergenhenegouwen zich bevindt en dat de heer Van Bergenhenegouwen hier geen uitspraak kan doen. De heer Nobel verzoekt de heer Van Bergenhenegouwen om het Regioforum binnen twee of drie weken van een brief te voorzien, waarin de minister aangeeft dat zij, om wat voor reden dan ook, niet aan die datum kan voldoen. De datum van 1 januari 2022 is ver weg in de toekomst gezet.

De heer Van Geel benadrukt dat de heer Van Bergenhenegouwen expliciet heeft toegezegd dat het vervolproces binnen enkele weken op papier wordt gezet. Binnen het ministerie wordt afgestemd wat, vanwege de politieke lading, wel of niet kenbaar kan worden gemaakt.

De heer Nobel stelt dat een vervolproces ook kan inhouden dat om de datum heen wordt gedraaid. Zijn verzoek is om specifiek op die datum in te gaan.

De heer Van Geel veronderstelt dat het verzoek helder is. De heer Van Bergenhenegouwen heeft het verzoek genoteerd. Het is goed om hier vast te stellen dat er een stuk komt dat besproken kan worden.

De heer Poelmans wil duidelijkheid over het vervolproces op het Eindadvies Van Geel. Een datum is op zich niet zo belangrijk. De bewoners zijn beducht op voldongen feiten en dat allerlei zaken, zoals een Luchtruimherziening en een Luchthavenverkeersbesluit wel doorgaan. Dat kan niet, zolang er geen duidelijkheid is over de overlegstructuur. Er zijn ook niet controversiële onderwerpen. Zaken die de minister zelf ook bepleit en die als zodanig niet controversieel zijn. Over het hinderbeperkingsplan moeten we het blijven hebben, net als het meetsysteem en de nieuwe normen.

De heer Akkerman vindt het goed dat er een brief komt. Hij is het ook eens met de gestelde datum. Tegelijkertijd heeft het land te maken met een politieke werkelijkheid in Den Haag. Het is goed dat de ene overheid de andere overheid oproept tot daadkracht. De heer Akkerman zou willen waken voor een vacuüm na 1 januari. In dat licht is het wellicht verstandig als het ministerie in de brief ook aandacht besteed aan de Luchtvaarttafels, die er in de andere provincies zijn. In Noord-Holland is er geen Luchtvaarttafel ingericht, omdat daar de Omgevingsraad is.

De heer Haverkort heeft de reactie van het ministerie gemist op zijn bezwaar tegen het feit dat het overleg plaatsvond met de heer Poelmans en niet met de partijen die hem niet als hun vertegenwoordiger zien.

Het voorstel dat de heer Haverkort indiende, wordt geïnterpreteerd alsof hij zou hebben voorgesteld om de Omgevingsraad te beëindigen en het overleg te stoppen. Dat is niet het geval. De heer Haverkort heeft voorgesteld om het overleg binnen de Omgevingsraad, in de huidige samenstelling, op te schorten. Het secretariaat blijft bestaan. In de tussentijd zal heel hard gewerkt moeten worden aan de toekomst. Dat hoeft niet stil te staan.

Mevrouw Van der Klis is blij met de toezegging dat er een brief komt. Ze wil de heer Van Bergenhenegouwen op het hart drukken om het niet een 'lege' procesbrief te laten zijn, maar echt duidelijk die elementen op te nemen, die allen het vertrouwen geven dat er daadwerkelijk stappen worden gezet.

De heer Lutgerhorst is blij dat een en ander op schrift wordt gesteld. De Omgevingsraad zou dit jaar een aantal inhoudsvolle zaken moeten bespreken en daarover moeten adviseren. De heer Lutgerhorst



hoorde het woord beleidsarm. Hij vraagt zich wat daaronder wordt verstaan. Daarnaast is hij benieuwd of de omwonenden van Schiphol een meerwaarde zullen ervaren van een dergelijke benadering. Er zijn zojuist inhoudelijke punten genoemd. Dhr. Lutgerhorst pleit ervoor om het woord beleidsarm 'om te ruilen' voor een beleidsvol jaar 2021 voor de Omgevingsraad.

De heer Van Bergenhenegouwen bevestigt zijn toezegging om een en ander op papier te zetten. De heer Van Bergenhenegouwen hoorde suggesties en goedbedoelde adviezen over wat er in de brief moet worden vermeld. Deze zullen worden gewogen en beoordeeld. Uit de toon en de vragen die zijn gesteld, wordt duidelijk waaraan door dit overleg het meeste belang wordt gehecht.

In antwoord op de vraag van de heer Haverkort over de omgang met bewoners herhaalt de heer Van Bergenhenegouwen dat hij graag bereid is om daarover nader van gedachte te wisselen.

De heer Van Geel constateert dat vanuit het Regioforum het wenselijk wordt geacht dat zo snel mogelijk duidelijkheid komt, zowel over het vervolgproces als over de inhoudelijke keuzes die voortvloeien uit het Eindadvies Van Geel. Het proces en de mogelijke inhoudelijke richting worden zoveel mogelijk in een brief verwoord. Van de zijde van de heer Van Bergenhenegouwen is een open communicatieproces toegezegd, op individueel niveau, als dat wenselijk wordt geacht. De contacten zoals die tot nu toe zijn verlopen, zijn geen reflectie van de appreciatie van de zijde van het Rijk op verschillende onderdelen van bewonersorganisaties. Over het stellen van een einddatum zijn de standpunten ook helder. Het moet een helder en afgebakend proces worden. Als het gaat over de positie van de Omgevingsraad op dit moment, dan zijn het jaarplan 2021 en de daarmee samenhangende begroting afgestemd op het continueren van de huidige, lopende activiteiten (beleidsarm). Als partijen binnen die begroting alsnog een relevante activiteit willen oppakken, dan moet daarover gezamenlijk worden gesproken en besloten. De voorzitter heeft een medeverantwoordelijkheid, met de Raad van Toezicht, om het overgangsproces zorgvuldig af te ronden. Op basis van voornoemde afspraken is dat op een goede manier geborgd. De heer Van Geel vraagt of deze conclusie een getrouwe weergave is van wat hij hoorde in de vergadering.

De heer Lutgerhorst wil de koppeling leggen met de informatie die de leden zowel van het ministerie als van de heer Van Geel mogen ontvangen, voordat hierover een oordeel kan worden geveld.

De heer Van Geel stelt dat hij niets op papier zet. Een schriftelijke reactie komt van de zijde van het Rijk.

De heer Haverkort heeft een voorstel gedaan. Hij concludeert dat de vergadering daarin niet meegaat. Hij zal dit in het dorp bespreken. Hij verwacht dat het tot bepaalde stappen zal leiden. De bewonersdelegatie zal zeker gebruikmaken van de mogelijkheid om nog overleg te hebben met de heer Van Bergenhenegouwen.

In reactie op het voorstel van de heer Haverkort ziet de heer Van Geel niet veel principiële verschil tussen het opschorten van bepaalde activiteiten, met behoud van secretariaat, voorzitter en het werk ten aanzien van de lopende activiteiten. De heer Van Geel geeft de heer Haverkort in overweging om dat mee te nemen in de bespreking.

De heer Haverkort draagt twee argumenten aan. Er worden allerlei onderwerpen aan de orde gesteld, waarover besluiten worden genomen of waar richting is gekozen wordt, terwijl er geen sprake is van

een representatieve bewonersvertegenwoordiging. Het tweede punt is dat van het besluit van de Omgevingsraad een boodschap zal uitgaan naar de regering c.q. de politiek. Dat heeft ook waarde.

De heer Nobel vraagt of de voorzitter, met de activiteiten die hij noemde, doelde op activiteiten die de Omgevingsraad gaat afronden en dat dus geen nieuwe activiteiten worden opgepakt.

De heer Van Geel beaamt dit, tenzij de partners zelf onderling bepalen dat zij wel een nieuwe activiteit willen oppakken. De heer Van Geel bedoelde het continueren van lopende activiteiten, zoals die in het Jaarplan beschreven staan. Als dat proces anders moet lopen, omdat het Regioforum het noodzakelijk vindt om nieuwe activiteiten op te pakken, dan moet daarover gezamenlijke overeenstemming zijn.

Mevrouw Visser las in het Jaarplan dat nog nieuwe hinderbeperkende voorstellen voor 2021 kunnen worden ingediend voor 15 mei 2021. Ze hecht eraan dat dit gewoon kan plaatsvinden en vraagt of dat ook de bedoeling is, wat de heer Van Geel en de heer Nobel betreft.

De heer Van Geel stelt voor het Jaarplan later in de vergadering door te lopen. De algemene lijn is de continuering van lopende activiteiten. Bij het Jaarplan komt de heer Van Geel terug op de vraag van mevrouw Visser.

### **3. SOORS Jaarverslag en jaarrekening 2020**

Er zijn geen vragen of opmerkingen. Het Regioforum gaat akkoord met de Jaarrekening SOORS 2020 en het Jaarverslag SOORS 2020.

### **4. SOORS Jaarplan en begroting 2021**

De heer Van Geel geeft de begroting 2021 en het Jaarplan 2021 in bespreking. Van de doorlopende verplichtingen is een overzicht opgenomen, zodat men een beeld krijgt waarom het verstandig is om enerzijds beleidsarm te opereren en anderzijds de reserves te kunnen benutten, zodat in de nieuwe structuur met een schone lei kan worden begonnen en er geen verplichtingen vanuit het verleden zijn.

De heer Poelmans gaat akkoord met het voorstel en onderstreept de mogelijkheid, zoals mevrouw Visser noemde, om ook dit jaar hinderbeperkende voorstellen in te dienen. Straks wordt het Schiphol Hinderreductieplan nog besproken. Omwonenden vinden dat onvoldoende als het gaat om de bescherming van de leefomgeving.

Een ander punt dat ten onrechte niet in het Jaarplan is opgenomen, is dat bij luchthavens meetsystemen moeten komen. Dat plan is niet controversieel. Er is een programma van het ministerie en het Rijk met een programmatische aanpak. De invulling daarvan zal moeten gebeuren per luchthaven. De bewonersdelegatie pleit voor het maken van een start met het nieuwe meetsysteem. Het gaat dan om de feitelijke uitvoering van een besluit dat al genomen is. Het ligt bij de Omgevingsraad Schiphol om te komen tot die uitwerking van een meetsysteem voor Schiphol. Een meetsysteem is ook nodig om de hinderbeperkende maatregelen te kunnen beoordelen. De heer Poelmans stelt voor om dit onderwerp toe te voegen aan de agenda.

De heer Nobel stelt dat pragmatisch moet worden omgegaan met hinderbeperkende voorstellen. Hij is er wel voorstander van dat dit wordt doorgeleid naar Schiphol en de LVNL. De minister heeft uitdrukkelijk gevraagd om met een hinderreductiepakket te komen.

Namens het bestuurlijk cluster kan de heer Nobel instemmen met het Jaarplan 2021 en de begroting 2021. Hij hoopt wel dat de brief waarmee het ministerie c.q. de heer Van Bergenhenegouwen komt, kan worden toegevoegd aan het Jaarplan.

Mevrouw Van der Klis ondersteunt het voorstel van de heer Nobel om de brief bij het Jaarplan 2021 te voegen. Mevrouw Van der Klis snapt dat de hinderbeperkende procedure onder de continuering van activiteiten valt. Tegelijkertijd is heeft Schiphol een opdracht gekregen om integrale afweging van maatregelen te maken. Haar vraag aan het Rijk is of daarmee op een pragmatische manier kan worden omgegaan, in de situatie waarin de Omgevingsraad zich bevindt.

Over de begroting merkt mevrouw Van der Klis op, dat Provincie Noord-Holland bereid is haar verantwoordelijkheid te nemen. Terugblikkend op de voorgaande discussie ziet mevrouw Van der Klis graag die stip op de horizon. Provincie Noord-Holland zal instemmen, maar onder de nadrukkelijke voorwaarde dat er een brief van het ministerie ligt, die het vertrouwen geeft dat vervolgstappen worden gezet.

De heer Akkerman merkt op dat in een eerder stadium met het ministerie, in de persoon van de heer Van Bergenhenegouwen, is gesproken over de hinderbeperkende voorstellen. Toen is toegezegd dat er pragmatisch naar gekeken zou worden. De vraag is of, naast de afwegingen die Schiphol maakt, ook vanuit het ministerie een integrale afweging kan worden gemaakt, waarbij ook andere voorstellen dan die Schiphol vanuit zichzelf heeft gedaan, gewogen en serieus bekeken worden. De heer Akkerman roept het ministerie op om daarin een pragmatische rol te pakken.

De heer Van Geel constateert dat het Regioforum het Jaarplan en met name de interpretatie van de pragmatische oplossing in relatie tot de vermindering van hindertrajecten ondersteunt. Het lijkt de heer Van Geel goed om in een van de volgende vergaderingen stil te staan bij de invulling van dat overleg (**Actie**).

De heer Van Geel interpreteert de opmerking en opvatting van de heer Poelmans dat onder de lopende activiteiten de continuering van een gezamenlijk ingezet traject rondom meten en meettrajecten wordt verstaan. Dat is geen nieuw beleid. Verder werken aan een meetsystematiek is een lopende activiteit.

Als voorzitter neemt de heer Van Geel kennis van de wenselijkheid om de brief van het ministerie bij de jaarstukken te voegen. Echter, de begroting kan niet worden vastgesteld onder de voorwaarde dat de brief wordt toegevoegd. Het Regioforum zet een duidelijke stip aan de horizon. De jaarstukken 2021 kunnen niet vooruit lopen op wat dat betekent voor de verdere toekomst.

De heer Van Bergenhenegouwen vindt de vraag ingewikkeld om te beantwoorden. Vorig jaar is ook de samenloop beoordeeld tussen het reguliere proces van de hinderbeperkende maatregelen en het Minderhinderplan van Schiphol. Toen is voor een pragmatische oplossing gekozen. In de voorbereiding op deze vergadering was de gedachte van de heer Van Bergenhenegouwen om het vooral op dezelfde manier te doen als in het afgelopen jaar.

Bij de bespreking van de begroting en het jaarplan hoorde de heer Van Bergenhenegouwen een deel van de eerdere discussie terug. Hij kan niet veel meer toevoegen aan wat hij erover heeft gezegd. In aansluiting op de woorden van de heer Van Geel vraagt hij zich af of het raadzaam is om een brief vanuit het ministerie als voorwaarde te stellen voor het kunnen goedkeuren van de begroting van de Omgevingsraad.

De heer Weggeman constateert brede overeenstemming over de pragmatische benadering van de procedure voor nieuwe hinderbeperkende maatregelen. Nu is de vraag hoe dat proces er concreet uit kan zien. In de achterliggende dagen heeft de heer Weggeman daarover gesprekken gevoerd.

De basis is het denken over nieuwe hinderbeperkende voorstellen. Dat denkproces moet nooit stil komen te staan. In dat kader kan het loket worden geopend, waar nieuwe voorstellen kunnen worden ingediend. Kader voor de afweging van ingediende voorstellen is de vraag of het unieke voorstellen zijn of dat het voorstellen betreft die al eerder werden ingediend. In contact met Schiphol en LVNL heeft de heer Weggeman afgesproken, dat de eerste stap zal zijn dat het secretariaat ook inzichtelijk maakt of de ingediende voorstellen eerder in het traject van het Minderhinderplan al zijn ingediend en afgewogen.

De heer Weggeman weet niet, en kan daar ook niet op vooruitlopen, of voorstellen zullen worden ingediend en wat de inhoud daarvan is. De afweging door het secretariaat zal worden voorgelegd aan een werkgroep, waarin de partijen vertegenwoordigd zijn. Vervolgens wordt een pragmatisch voorstel voorgelegd aan het Regioforum. Daarover kan in de volgende vergadering het gesprek worden gevoerd. Een voorstel voor hoe om te gaan met nieuwe hinderbeperkende voorstellen, komt naar het Regioforum, zodat daarover kan worden besloten (**Actie**).

De heer Van Geel stelt voor de begroting goed te keuren. Het bestuur kan de begroting vervolgens vaststellen. Daarmee ligt er een juridisch kader voor de uitgaven die de Omgevingsraad doet. De opmerkingen en genoemde punten worden meegenomen en als kanttekening beschouwd. De heer Van Geel verbindt geen voorwaarde aan de brief over het verdere proces in dit lopende jaar en naar de nieuwe situatie toe. Maar, benadrukt wel het belang van een brief die duidelijk maakt hoe het proces inhoudelijke en procesmatig gaat lopen.

Mevrouw Van der Klis werd door de heer Van Geel rechtstreeks aangesproken over het woord 'voorwaarde'. Hij heeft haar mogelijk verkeerd begrepen. De uitleg, zoals de heer Van Geel die zojuist gaf, is prima voor mevrouw Van der Klis. Voorwaarde voor haar, om in te kunnen stemmen met deze begroting, is de toezegging die de heer Van Berghenengouwen eerder deze vergadering deed.

De heer Nobel hoopt dat, zodra de heer Van Berghenengouwen de brief heeft, deze achteraf alsnog bij het Jaarplan kan worden gevoegd. De heer Nobel heeft er begrip voor dat door het ministerie geen datum kan worden gesteld. Wat de heer Poelmans voorstelt, gaat verder dan in december 2020 met elkaar is geaccordeerd over meten rond de luchthaven. Dat wat in december met elkaar is besproken, is wat de heer Nobel betreft akkoord en blijft het uitgangspunt.

De heer Akkerman zou graag verder overleggen met de heren Van Berghenengouwen en Weggeman over hinderbeperkende voorstellen en de pragmatische afweging daarvan. Milieufederatie Noord-Holland en burgers hebben in de aanloop naar het hinderbeperkende traject de nodige voorstellen gedaan, waarvan Schiphol vervolgens zei dat die voorstellen niet meegenomen kunnen worden, omdat ze niet binnen het kader passen. In de ogen van Milieufederatie zouden die voorstellen heel goed uitgevoerd kunnen worden. Met de heer Van Berghenengouwen heeft de heer Akkerman de afspraak dat die voorstellen naast elkaar worden gelegd en worden gewogen. De heer Akkerman is voorstander van een pragmatische aanpak.

De heer Van Geel merkt op dat het gevraagde overleg zondermeer past binnen de toezegging die de heer Weggeman daarover heeft gedaan.

De heer Poelmans verwijst naar agendapunt 6b, waarbij het Schiphol Minderhinderplan nog aan de orde komt. Op korte termijn moet daarover ook overleg plaatsvinden bij voorkeur in werkgroepverband. De bewonersdelegatie is niet tevreden met de inhoud van het plan van Schiphol en heeft daarover een extern oordeel gevraagd. De bewonersdelegatie mist een uitspraak van de minister over wat zij vindt van het Schiphol hinderplan. De heer Poelmans stelt voor om hier binnenkort in werkgroepverband op terug te komen, onder leiding van de secretaris. Het is van belang om een gezamenlijke visie te ontwikkelen op daadwerkelijke hinderbeperking, waarin mensen vertrouwen kunnen hebben en die zorgt dat het geen eenzijdige ontwikkeling is met wel groei, zonder dat er duidelijke voorwaarden zijn op het gebied van hinderbeperking.

De heer Van Geel constateert dat er behoefte is aan afstemming over de hinderbeperkende maatregelen, zoals die vanuit Schiphol en de andere maatregelen. De heer Van Geel stelt voor om het voorstel van de heer Poelmans te volgen en de maatregelen op werkgroepniveau goed door te spreken. Bij agendapunt 6 kan worden gesproken over de concrete voorstellen die er liggen, met betrekking tot onder meer Uitgeest. De relatie tussen hinderbeperkende plannen en het Minder Hinderplan van Schiphol zal in een beleidsarme omgeving, op werkgroepniveau, worden uitgewerkt.

Mevrouw Visser steunt het voorstel van de heer Poelmans. Wel moet ruimte worden gelaten voor nieuwe voorstellen in 2021. Mevrouw Visser wil voorkomen dat iedereen apart met zowel Schiphol als met het ministerie gaat proberen om nieuwe hinderbeperkende voorstellen in te dienen. Mevrouw Visser benadrukt het belang om de coördinatie centraal te houden.

De heer Van Geel stelt voor dat het laatste onderling in de werkgroep wordt besproken. De kaders zijn zojuist bepaald.

De heer Van der Scheer stipt aan dat in het document, waarin Schiphol een reactie geeft op alle suggesties uit de omgeving, ook duidelijk wordt aangegeven dat Schiphol openstaat om periodiek suggesties uit de omgeving op te halen. Het betreft een dynamisch plan. Het voorstel dat werd verwoord door de secretaris om een pragmatisch proces in te gaan, wordt gesteund door Schiphol. Het voorstel van de heer Poelmans beschouwt de heer Van der Scheer als een tweede voorstel dat naast het lopende proces wordt gezet. Het lijkt hem verstandig om dat voorstel te parkeren tot agendapunt 6. Daar wordt gesproken over het vervolgproces.

De heer Van Geel stelt voor om het voorstel van de heer Van der Scheer te volgen en om dit agendapunt af te ronden. Op de wijze zoals zojuist is geformuleerd, wordt de begroting beoordeeld. De kaders en kanttekeningen die zijn gesteld zijn genoteerd.

## **5. Evaluatie Gebruiksjaar 2020**

De heer Bijsterbosch geeft een toelichting op de Evaluatie gebruiksprognose 2020.

De heer Döpp heeft een vraag over de nacht. De nachtvluchten zijn een groot probleem bij de primaire baan. Daar gaat het in dit geval even niet over. Incidenteel worden de secundaire banen gebruikt voor nachtvluchten. Opvallend in de rapportage is, dat bij de Buitenveldertbaan het aantal vluchten gelijk is gebleven, terwijl het totaal omlaag is gegaan. Er is nu een situatie dat vluchten op minder dan tweehonderd meter over dichtbevolkte woonwijken gaan. Dat is onwenselijk. De LVNL rapporteert



over die uitzonderingssituaties, via het ministerie, aan de Inspectie. Hij vraagt of het mogelijk is om die rapportages te verstrekken aan het Regioforum.

De heer Poelmans mist een conclusie. Namelijk de conclusie dat bij minder vluchten, meer preferent baangebruik plaatsvindt. De heer Poelmans constateert dat minder vluchten de beste vorm van hinderbeperking is.

De heer Akkerman gaat in op de conclusie dat de realisatie van het aantal CDA's achterloopt op de prognose. Dat is ook wel wat Milieufederatie Noord-Holland herkent uit geluiden vanuit de achterban. Er wordt relatief veel lager gevlogen en bochten worden afgesneden. De heer Akkerman roept de Omgevingsraad op om LVNL, KLM en andere luchtvaartmaatschappijen per brief op te roepen zoveel mogelijk, nu er heel veel ruimte is, overdag via CDA aan te vliegen, geen bochten af te korten en van de ruimte gebruik te maken om zo hoog mogelijk aan te vliegen bij landingen, om op deze manier zoveel mogelijk hinder te beperken.

Mevrouw Visser heeft een vraag over het geluid preferent vliegen. Er wordt gesteld dat voor 64% geluid preferent is gevlogen en dat dat hoger is ten opzichte van de prognose, want die was 60%. Mevrouw Visser vraagt zich af wat de reden is, dat ondanks het feit dat nu slechts de helft van het aantal vluchten wordt afgehandeld er niet 100% preferent gevlogen kan worden. Graag ziet ze daarvoor een verklaring, niet zijnde de COVID-verklaring.

De heer Bijsterbosch antwoordt op de vraag van mevrouw Visser dat het klopt dat de Polderbaan en Kaagbaan niet 100% worden gebruikt. Dat heeft te maken met variërende weersomstandigheden en onderhoudsperiodes. Op sommige momenten van de dag moeten toch twee banen worden ingezet. Op dat moment kan niet enkel de Polderbaan of enkel de Kaagbaan worden ingezet.

Mevrouw Van der Helm bevestigt dat het klopt wat de heer Bijsterbosch aangeeft. Naar aanleiding van de vraag van de heer Akkerman vertelt mevrouw Van der Helm dat eerder een memo is gestuurd. Doordat er meer ruimte is in het luchtruim wordt gemiddeld hoger aangevlogen. Om overdag CDA's te kunnen vliegen, zijn vaste naderingsroutes nodig. Daarvoor is de Luchtruimherziening nodig, om daarmee de vertrek- en naderingsroutes van elkaar te scheiden.

De heer Akkerman merkt op dat dit niet het verschil verklaart tussen realisatie en prognose. De prognose was hoger en de realisatie was lager. Men zou eerder het omgekeerde verwachten.

De heer Van Geel merkt op dat het signaal duidelijk is. Het zijn de beperkte mogelijkheden, in de huidige omstandigheden, die het niet anders mogelijk maken.

De heer Poelmans hoort opnieuw dat vaste naderingsroutes nodig zijn voor CDA's en hoger aanvliegen en stelt vast dat dit daarmee geen hinderbeperkende maatregel is. Het zijn twee maatregelen die elkaar bijten.

De heer Van der Scheer stelt dat de conclusie van de heer Akkerman onjuist is. De heer Bijsterbosch heeft in zijn presentatie duidelijk aangegeven dat sinds maart meer CDA's worden gevlogen.



De heer Van Geel noemt dat als er vragen zijn bij de ILT-handhavingsrapportage en Staat van Schiphol 2020, dan worden die doorgeleid naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De heer Döpp heeft een vraag aan het ministerie naar aanleiding van de rapportage van de ILT en in het bijzonder over het onderdeel veiligheid omwonenden en externe veiligheid. In de rapportage is veel zorg verwoord, toch wordt steeds erbij vermeld dat het volgens de regels is. De vraag aan het ministerie is, welke stappen genomen worden om tegemoet te komen aan het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Tot nu toe heeft het ministerie gezegd dat wat betreft externe veiligheid er een motiveringsplicht van gemeenten ligt. Het rapport van ILT verwijst daar ook naar. Die motiveringsplicht is geen oplossing voor het probleem. Er komen meer woningen of meer vliegtuigen bij. Bij welk aantal heeft het ministerie gedacht om alsnog tegemoet te komen aan het rapport van Onderzoeksraad voor Veiligheid voor wat betreft externe veiligheid?

De heer Van Berghenhenegouwen antwoordt dat het ministerie tweemaal per jaar een rapportage publiceert over de voortgang op de aanbevelingen die de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan. Op het concrete onderwerp externe veiligheid is in december in een gezamenlijke brief aan de Tweede Kamer uitgebreid ingegaan. Hij zou de heer Döpp willen verwijzen naar die stukken. Als er nog vragen zijn, dan is het ministerie graag bereid die beantwoorden.

Mevrouw Visser stelt dat de ILT onder andere op pagina 39 en 40 opmerkt dat er relatief meer afgebroken starts en onstabiele naderingen zijn geweest, ondanks dat het een periode met veel minder verkeer was. De verwachting bij minder verkeer zou zijn, dat er dan ook minder afgebroken starts en onstabiele naderingen plaatsvinden. Eerder is gezegd dat dit zal worden gemonitord. Mevrouw Visser is benieuwd hoe gemonitord wordt en of die gegevens beschikbaar zijn, bijvoorbeeld voor omwonenden.

De heer Van Geel antwoordt dat de laatste vraag wordt doorgeleid naar de ILT. **(Actie)**

De heer Van der Weide spreekt in dit gremium dank uit aan zijn voorganger Sandro Broeke. Vervolgens geeft hij een mondelinge toelichting op de definitieve Jaarrapportage van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Mevrouw Visser vraagt of de presentatie kan worden toegestuurd. De BAS- website is voor veel omwonenden een belangrijke manier om informatie te kunnen krijgen, maar ook om hun ongenoegen over de situatie kenbaar te maken. Kennelijk wordt de BAS-website slecht bezocht en is het aantal bezoekers afgenomen met 80%. Mevrouw Visser beveelt aan om te analyseren wat de oorzaak is en hoe ervoor kan worden gezorgd dat die website weer voldoende gevonden en bezocht wordt. Ook de Omgevingsraad zou grote zorg moeten uitspreken.

De heer Poelmans onderstreept het betoog van mevrouw Visser. De Ombudsman deed in het afgelopen jaar onderzoek naar de verschillende mogelijkheden om een klacht in te dienen en de ervaring van mensen die dat doen. De Ombudsman heeft daarover een brief gestuurd aan de minister en wil daar een gesprek over. Dat er minder klachten zijn, ligt voor de hand met minder vluchten. Maar, ook overheerst het gevoel dat het niet makkelijk wordt gemaakt om een klacht in te dienen en dat weinig met klachten gedaan wordt. Deze rapportage is aanleiding om een fundamentele

discussie te voeren over het gemak waarmee men meldingen kan doen, in combinatie met informatie over vliegen en de verdeling over de verschillende banen. Via de vertegenwoordiger hier aanwezig zou de Omgevingsraad aan de minister moeten vragen om snel het overleg met de Ombudsman aan te gaan. De bewonersdelegatie wil daar graag bij betrokken zijn.

De heer Nobel vraagt naar de kwetsbaarheid van het registratiesysteem en of die is opgelost. De heer Nobel sluit zich aan bij de eerste spreker. Het is goed om te kijken hoe met klachten wordt omgegaan. Er zijn verschillende type klachten, zoals grondgeluid of het geluid van een overvliegend vliegtuig. Hij vraagt of kan worden aangegeven hoe wordt omgegaan met verschillende typen klacht.

Mevrouw Van der Klis merkt op dat BAS voorheen een module had om op basis van postcode te zien hoe het vliegverkeer vliegt rondom een bepaalde locatie. Die module is nog steeds niet hersteld. Het Rijk wordt gevraagd om daar aandacht aan te besteden en het snel op te lossen.

De heer Van der Weide stelt dat het aantal bezoeken aan de BAS-website fors is afgenomen. Dat het te wijten is aan het minder beschikbaar zijn, lijkt een direct verband. Hij onderschrijft de opinie van mevrouw Visser dat de analyse, waaraan wordt gewerkt, snel moet leiden tot een oorzaak, waardoor vervolgens een oplossing kan worden bedacht. Het is een prioriteit voor dit jaar.

Een van die verbeteringen betreft de module Meldingen in Zicht en heeft ook voorrang bij BAS. Het Kernteam, bestaande uit LVNL en het Ministerie van IenW, kijkt naar maatregelen op basis van de brief van de Ombudsman. Dat gesprek moet nog plaatsvinden. Vooruitlopend daarop wordt gezocht naar verbeteringen.

De kwetsbaarheid is volledig opgelost. Daarvan kwam een bevestiging van de Autoriteit Persoonsgegevens. De suggestie van de heer Nobel voor het opsplitsen van type klachten neemt de heer Van der Weide mee. Mogelijk kan daarop, via de website, op korte termijn op worden gereageerd.

De heer Van Bergenhengouwen antwoordt dat op ambtelijk niveau al is gekeken hoe de klachtenprocedure kan worden verbeterd. Op verzoek van de Ombudsman is afgesproken om een gesprek met de minister te voeren, zodra een nieuw Kabinet geformeerd is. Het onderwerp kan dan gelijk aan het begin van de volgende Kabinetsperiode, op bestuurlijk niveau worden opgepakt.

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

De heer Van Geel stelt voor het onderdeel 'Gouda' van de agenda af te voeren. De leden zijn hierover geïnformeerd.

Ten aanzien van het voorstel Uitgeest is in december positief geadviseerd is door de werkgroep, onder een aantal voorwaarden. De minister gaat daarover een besluit nemen. Bij een positief besluit zal aan de gestelde voorwaarden invulling worden gegeven. Daartoe wordt het Regioforum gevraagd te besluiten over een aanpak voor een nul- en effectmeting en het voorstel om de regio nader te informeren over de maatregelen.

De heer Spaanderman stelt dat een goed voorstel is uitgewerkt. Zijn vraag is of een nadere datum al bekend is waarop de minister gaat tekenen. De minister is demissionair en dat zou een vertraging in het proces kunnen opleveren.

De heer Van der Scheer heeft een opmerking over het doel van nul- en effectmeting en noemt dat Schiphol graag haar systemen ter beschikking stelt voor deze metingen, zodat met de metingen de effecten van de maatregel geëvalueerd kunnen worden.

De heer Van Berghenhenegouwen verwacht dat voor eind april 2021 een formeel besluit aan de minister kan worden voorgelegd.

De heer Van Geel stelt het voorstel voor Uithoorn aan de orde. Het Regioforum stemt in met het voorstel.

Mevrouw Blommers geeft een toelichting op de stand van zaken van het Minder hinderpakket van Schiphol en LVNL.

De heer Poelmans heeft eerder in het kader van de consultatie namens een groot aantal omwonenden gereageerd. De bewonersdelegatie is niet tevreden met de uitkomst van de consultatie. De scope van het eerste conceptplan is te beperkt. Het gaat alleen om maatregelen die de groei van Schiphol niet in de weg staan. Het gaat om maatregelen die niet echt bijdragen aan hinderbeperking, zoals rustperiodes die dat wel doen. In het effect van maatregelen wordt geen inzicht gegeven. Het zijn vooral technische maatregelen vanuit het perspectief van Schiphol, welke niet aansluiten bij wat bewoners vinden. De bewonersdelegatie heeft een externe adviseur om een deskundig oordeel gevraagd over analyse zoals die er nu ligt. De uitkomst is schriftelijk gedeeld en de heer Poelmans zal dat hier niet herhalen. Ten aanzien van het onderzoek dat de minister gaat uitvoeren, dringt de bewonersdelegatie erop aan om dat onderzoek samen te doen met alle betrokkenen. Omwonenden weten wat hinder is en zij willen betrokken zijn bij het beoordelen van het plan. De heer Poelmans refereert aan de Luchtvaartnota en toekomstige aantallen die daarin staan genoemd. Ook wordt gesproken over concentratie in plaats van spreiding. De verschillen die daaraan ten grondslag liggen, moeten onderdeel zijn van de beoordeling van het plan.

Mevrouw Visser bedankt Schiphol voor de presentatie. Haar probleem met het project is dat, als vanuit een verkeerde uitgangspositie en verkeerde uitgangspunten wordt begonnen, nooit tot de juiste conclusies kan worden gekomen. Veel omwonenden hadden vragen over de wijze van invullen en vroegen zich af hoe een en ander technisch in elkaar stak. Dit is terug te zien in het aantal maatregelen dat niet wordt meegenomen. Mevrouw Visser miste een sterke informatievoorziening, zodat mensen de voorstellen op een goede manier kunnen beoordelen. Mevrouw Visser hoopt dat de minister in de evaluatie dit signaal wil meenemen.

In reactie op het betoog van de heer Poelmans merkt de heer Van der Scheer op dat dit plan losstaat van het aantal vluchten op Schiphol. Dat geldt zowel in positieve als in negatieve zin. In coronatijd wordt verder gewerkt aan het plan. Het plan staat los van eventuele verdere groei.

De heer Poelmans sprak ook over rustperiodes. Daaraan wordt invulling gegeven in het plan. Er zijn diverse maatregelen opgenomen die ertoe leiden dat momenten van rust ontstaan bij met name niet-preferente banen.

Dit plan gaat niet over de Luchtvaartnota. Hier wordt geen beleid gemaakt. Het gaat om het zoveel mogelijk beperken van hinder, ongeacht het aantal vluchten. De heer Van der Scheer snapt dat het plan veel vragen onbeantwoord laat. Het is niet aan de heer Van der Scheer om daar uitgebreid op in te gaan. Antwoord op verschillende vragen is terug te vinden in de Nota van Beantwoording.

In reactie op mevrouw Visser antwoordt de heer Van der Scheer dat het niet altijd lukt om over te brengen wat er nu precies gaat gebeuren. Daar is veel tijd en energie ingestoken. Tijdens informatieavonden werd uitleg gegeven en werden vragen beantwoord. Het gesprek en de dialoog worden voortgezet, ook na het aanbieden van het definitieve plan. In de Nota van Beantwoording wordt getracht de informatie zo simpel mogelijk te verwoorden. Dat is een uitdaging, vanwege de complexe materie.

De heer Van Geel hoorde de heer Poelmans en mevrouw Visser zeggen dat er waardering is voor wat er gebeurt, maar zij plaatsen kanttekeningen bij de context waarin en de kaderstelling.

De heer Van Geel stelt voor om op pragmatische gronden te kijken hoe het zich verhoudt tot de hinderbeperkende maatregelen en het komende traject, zoals dat zojuist is afgesproken. Het andere punt heeft te maken met de vraag hoe de nieuwe Omgevingsraad zich straks verhoudt tot de bewonersorganisaties en het Omgevingshuis. In die nieuwe structuur, die de komende tijd door kwartiermakers wordt uitgewerkt, kan de discussie worden herpakt over die verhoudingen en over de vraag wat men van elkaar kan verwachten.

De heer Van Geel stelt voor om die discussie daar op te pakken. De werkgroep kijkt naar de rol en taakverdeling van bewonersdelegaties, de nieuwe Omgevingsraad en het Omgevingshuis.

De heer Poelmans deelt mee namens de bewonersdelegatie betrokken te willen zijn bij het onderzoek dat de minister gaat uitvoeren. Het gaat om het samen formuleren van de opdracht en samen bekijken wat geëvalueerd wordt. De heer Van der Scheer maakt een onderscheid met andere plannen, die er liggen zoals plannen ten aanzien van groei. Voor bewoners is dat juist de relatie waar het om gaat. Hinderbeperking is onlosmakelijk verbonden met wat in de Luchtvaartnota staat aan wensen en wat in de Luchtruimherziening staat over de uitwerking. Het begrip omgevingskwaliteit is de norm om de maatregelen te beoordelen. Het is een samenhangend geheel. Als onderzoek wordt gedaan naar hinderbeperking dan moet dat worden gebruikt om helder te maken hoe dat als onderdeel is verbonden met andere elementen, zoals de Luchtvaartnota.

## **7. Rondvraag**

De heer Van Geel constateert dat er geen opmerkingen zijn. Het verslag wordt vastgesteld en zal openbaar worden gemaakt.

De heer Van Geel constateert dat er geen gebruik wordt gemaakt van de rondvraag.

Hij deelt mee dat de volgende vergadering van het Regioforum zal plaatsvinden op 25 juni 2021.

De heer Van Geel bedankt eenieder en sluit de vergadering.