

## Conceptverslag Regioforum – 23 november 2018

### Aanwezig:

Dhr. H. Alders	Voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Dhr. M. Zandstra	Medewerker ORS
Mw. B. Blijlevens	Ministerie van I&W
Dhr. S. Willemsen	Provincie Noord-Holland
Dhr. M. Bovy	Provincie Zuid-Holland
Dhr. P. Spapens	Provincie Flevoland
Mw. B. Valentijn	Provincie Utrecht
Dhr. F. Klaassen	Wethouder De Ronde Venen
Dhr. G. J. Hendriks	Wethouder Gooise Meren
Dhr. B. Graal	Wethouder Haarlemmerliede & Spaarnwoude
Dhr. J.L. van den Heuvel	Wethouder Bodegraven-Reeuwijk
Dhr. W. Knop	Gemeente Amsterdam
Dhr. H. Bouma	Wethouder Uithoorn
Dhr. A. Elzakalai	Wethouder Haarlemmermeer
Dhr. G. Elkhuizen	Wethouden Nieuwkoop
Mw. Van Der Velde-Menting	Burgemeester Kaag & Braassem
Dhr. S. Dinjens	Wethouder Velsen
Dhr. P. Verbruggen	Wethouder Alkmaar
Mw. R. Dral	Wethouder Oostzaan
Dhr. L. Baarse	Aalsmeerbaan – Binnengebied
Dhr. K. Bijlsma	Aalsmeerbaan – Buitengebied
Dhr. M. Döpp	Buitenveldertbaan – Binnengebied
Dhr. P. Hesp	Buitenveldertbaan – Buitengebied
Dhr. M. Poelmans	Kaagbaan – Buitengebied
Dhr. A. Hendriks	Kaagbaan – Binnengebied
Dhr. G. Jägers	Polderbaan – Buitengebied
Dhr. J. Kroon	Polderbaan - Binnengebied
Mw. C. Spikker	Zwanenburgbaan – Buitengebied
Dhr. C. van Ojik	Zwanenburgbaan - Binnengebied
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. M. van der Meer	Schiphol
Dhr. C. Vlasblom	KLM
Mw. P. Tiel	VNO-NCW
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland

### Afwezig:

Dhr. J. Hasperhoven	BARIN
---------------------	-------

## 1. Opening

De heer Alders is verlaat, de heer Elzakalai vervangt hem voor de opening van de vergadering.

De heer Elzakalai verwelkomt de nieuwe aanwezigen: Mevrouw Valentijn (Provincie Utrecht), de heer Klaassen (Gemeente De Ronde Venen) en de heer Hendriks (Gemeente Gooise Meren).

Mevrouw Van Der Helm doet een mededeling over het baangebruik. Op één avond is er na elfen op een baan geland, waar 's nachts niet op geland mag worden. Dit is gemeld bij de inspectie en er zal gekeken worden naar hoe hiermee wordt omgegaan.

De heer Van Ojik vraagt of hierbij de veiligheid in het geding is geweest.

Mevrouw Van Der Helm geeft aan dat dit niet het geval is geweest. Er is ook geen extra hinder geweest in de omgeving.

## 2. KNMI Meten rond Schiphol

De heer Evers van het KNMI geeft een presentatie.

De heer Verbruggen vraagt aan wie het KNMI de offerte doet en waar er groen licht gegeven moet worden voor dit project.

De heer Evers geeft aan dat de offerte gevraagd is door de Omgevingsraad.

De heer Alders legt uit dat zodra de offerte binnenkomt, het secretariaat een ronde maakt langs de verschillende partijen. Er wordt altijd al geluid gemeten, maar er ligt vanuit de partijen een vraag om dit te verbeteren. Zodra de offerte er ligt zullen deze en de financiering hiervan besproken worden.

De heer Bovy wijst in dat licht ook op de brief van de Minister, waarin staat dat zij wil starten met een meetprogramma.

De heer Alders stelt dat dit onderwerp nog belangrijker is geworden dan het al was in de context van de Omgevingsraad. Als men naar meten en rekenen kijkt, dan is te zien dat de invoer van de gegevens heel erg belangrijk is. Het is daarom van groot belang om een dergelijk meetnetwerk op te zetten. Dat zegt de minister in haar brief en dat is met deze methode te doen, omdat er onder soortgelijke omstandigheden resultaten gemeten kunnen worden. Dit betekent ook dat de minister gesprekspartner is als het aankomt op de financiering van het voorstel.

De heer Poelmans merkt op dat de bewoners groot voorstander zijn van meten. Er zijn verschillen tussen meten en rekenen. Het probleem bij Schiphol is volgens de bewoners een verschil in meetposten zoals NOMOS, Luistervink en andere. Met deze stap wordt samengevoegd tot één meetnetwerk, dus dat neemt het verschil tussen meetposten weg. Verder vinden de bewoners het belangrijk dat dit een onafhankelijk systeem is, gerund door de Omgevingsraad. Zij pleiten voor een snelle uitwerking van dit voorstel.

Mevrouw Blijlevens zegt dat er vanuit het Rijk steun is voor dit voorstel. De Minister heeft bekend gemaakt dat er een landelijk meetnetwerk komt, het is belangrijk dat dit landelijke netwerk en het hier gepresenteerde voorstel elkaar versterken. Het Rijk denkt hier graag aan mee.

Mevrouw Spikker vraagt of er ook aan de grond wordt gemeten? Daarnaast vraagt zij of er meer meetpunten komen dan nu in het voorbeeld gegeven zijn?

De heer Evers stelt dat al het geluid wordt gemeten. Daarnaast zijn in het voorbeeld enkel NOMOS en Luistervink opgenomen, maar er zijn nog meer meetpunten die geïntegreerd kunnen worden. Alles wat geïntegreerd kan worden, wordt geïntegreerd en daarbij komen meetpunten naar aanleiding van de aanbevelingen van To70.

Mevrouw Spikker vraagt waarom de aanbeveling van To70 gebruikt wordt en niet andere aanbevelingen?

De heer Alders geeft aan dat dit staat in de gezamenlijk geformuleerde opdracht. Deze opdracht is geformuleerd op basis van de discussie en de input.

De heer Spapens stelt dat modelleren op basis van juiste input een kunst is, maar hetzelfde geldt voor meten. Er wordt ook gemeten met meetapparatuur die daar niet voor bedoeld is. Hij vraagt hoe het KNMI hiermee om zal gaan.

De heer Evers stelt dat zij ervaren dat welke meetapparatuur en welke meting waarvoor benut kunnen worden, afhankelijk is van het doel. Als het doel is de meting op een tiende nauwkeurig te hebben, dan zal een burgermeting niet voldoende zijn. Als het doel is om globaal zicht te hebben op een gebied dan kan dat weer wel. Doel en middel moeten dus goed verenigbaar zijn. Bij het netwerk wensen zij dit wel te integreren.

Mevrouw Van Der Velde-Menting stelt dat de aansluiting van Sensornet op en de financiering van het voorstel van het KNMI nog niet helemaal duidelijk zijn voor haar. Sensornet wordt huidig gefinancierd door de gemeente? Ook zijn gemeenten nog bezig met kijken wat er verder kan met sensornet.

De heer Evers geeft aan alleen de vraag over het integreren te kunnen beantwoorden. Het KNMI gaat ervoor zorgen dat het netwerk aan hun kant open is, zodat andere netwerken zich bij hun aan kunnen sluiten als ze dat willen. Mocht Sensornet zich willen aansluiten dan kan dat.

De heer Alders vult aan dat het een uitdrukkelijk verzoek van de Omgevingsraad is om de informatievoorziening te stroomlijnen, toegankelijker te maken en de systemen te integreren. Als een gemeente nu financier is, dan zal deze gemeente toegevoegd worden aan het lijstje om mee te betalen. De stroomlijning van informatievoorziening, integratie van systemen en alles wat toegevoegd kan worden zal inhoudelijk op tafel komen.

De heer Akkerman merkt op net een critical review van de MER te hebben afgerond. Deze zou hij graag delen. Hieruit blijkt dat geluid op en rondom de vliegpaden belangrijk is. Daarnaast is het zo dat hoe verder men weg komt van de banen, hoe anders de ervaring is. Op die plekken zou dus ook gemeten moeten worden.

De heer Alders stelt dat er een meetsysteem en procedures zijn, de vraag is echter of de uitgangspunten onder de meetsystemen kloppen.

De heer Poelmans stelt dat het kaartje van To70 het basisnetwerk behelst. Daarnaast kan men, op iedere plek waar men een meetsysteem opzet, aangesloten worden op het KNMI-netwerk zolang er aan de minimale eisen wordt voldaan.

De heer Evers sluit zich hierbij aan, dit voorstel betreft een basisnetwerk.

De heer Alders vraagt of hier geen zwaarwegende bezwaren tegen zijn. Deze zijn er niet, dus het KNMI wordt gevraagd dit voorstel nader uit te werken en terug te komen met een uitgewerkt voorstel en financieel plaatje.

### **3. Luchtruimherziening**

De heer Vrugt van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft een presentatie.

De heer Döpp merkt op dat de realisatie van het nieuwe luchtruim gepland staat vanaf 2023. Hij vraagt zich daarom af wanneer het project zal worden afgerond?

De heer Vrugt geeft aan dat volgend jaar het startbesluit en vervolgens in 2020 een voorkeursbesluit wordt genomen voor een nieuw luchtruim. Daarna volgt de toepassing en implementatie, waarvan het de bedoeling is dat er in 2023 een nieuw luchtruim is. Daarmee is het echter nog niet af, want de luchtvaart was nooit statisch en zal nooit statisch zijn. Het doel is wel om bij het nieuwe luchtruim in 2023 zoveel mogelijk rekening houden met technische ontwikkelingen.

De heer Döpp vraagt zich af wanneer het originele doel wordt gerealiseerd?

De heer Vrugt stelt dat er in 2023 een herzien luchtruim is. Daar zitten belangrijke onderdelen in, maar er zal daarin ook al rekening gehouden worden met technologie die er nu nog niet is, maar die er wel zal komen. Het luchtruim zal blijven veranderen. In 2020 is er een voorkeursbesluit van het kabinet, in 2023 is er een herzien luchtruim.

De heer Verbruggen vraagt hoe er rekening wordt gehouden met vliegen over bewoond gebied en de spreiding van luchtvaart.

De heer Vrugt zegt dat dit is een van de dilemma's is die voorgelegd is in de luchtvaartgesprekken, hier is nu nog geen eenduidig antwoord op. Het is een lastig onderwerp, een echt een dilemma, maar

er moet hierin een keuze in gemaakt worden. Op dit moment wordt er opgehaald wat voor reacties op dit vraagstuk komen en op basis daarvan wordt de keuze gemaakt.

De heer Elkhuizen merkt op dat er 45.000 vluchten op Lelystad kunnen komen, afhankelijk van de luchtruimherziening. Zouden dat er dan eventueel ook meer of minder kunnen zijn? Verder hoort hij dat er enerzijds gezegd wordt dat er minder hinder op de grond komt, maar anderzijds dat er duurzamer gevlogen moet worden, mogelijk ten koste van minder hinder op de grond. Hoe verhouden deze zaken zich tot elkaar?

De heer Vrugt antwoordt dat Lelystad Airport bedoeld is om 45.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen. Tot 10.000 bewegingen hiervan kan in het huidige luchtruim, verder niet. De 45.000 bewegingen zijn dus een ontwerpvereiste. Daarnaast geeft de heer Elkhuizen de spanning goed aan, Het zijn keuzes die met elkaar te maken hebben en er is hier geen simpele oplossing voor. Er moeten keuzes gemaakt worden. Zijn doelstelling is om alle mogelijke keuzes op tafel te krijgen en die voor te leggen aan de politiek.

De heer Kroon vraagt of, wanneer de heer Vrugt zijn doelstellingen wil halen, hij niet ook zou moeten kijken naar capaciteit en capaciteitsvermindering?

De heer Vrugt antwoordt dat dit een volumevraag is. Er kan gekeken worden of het luchtruim beter kan, zonder de volumevraag. De discussie over volume en groei is een politieke beslissing als onderdeel van de luchtvaartnota. Het startbesluit luchtruim komt in het voorjaar van 2019, dan zijn er nog verschillende varianten. Daarna moet de luchtvaartnota worden opgesteld en door de Tweede Kamer akkoord bevonden worden en dan pas zal er gekeken worden naar hoe alles ingepast kan worden in het luchtruim.

De heer Baarse stelt dat dit een complex onderwerp is en hij wil daarom graag pleiten voor goede communicatie.

De heer Vrugt geeft aan dat hier ook aan gedacht is. Het doel is om de feiten en cijfers zoveel mogelijk inzichtelijk te maken, hier komt onder andere een website voor.

De heer Van Ojik zegt dat hij niet veel nieuws hoort. Dezelfde vragen blijven als voorheen: Wanneer is ARTIP2C gereed? Waar blijft de vierde fix? De heer Vrugt garandeert dat de herziening in 2023 klaar is. Volgens de heer Van Ojik heeft niemand dat ooit eerder kunnen garanderen, maar hij denkt dat ook de heer Vrugt dit niet kan. Alle voorgaande garanties zijn nog niet klaar. De heer Vrugt heeft aangegeven te gaan onderzoeken naar het primaat van hinderbeperking ten opzichte van duurzaamheid. Daar is binnen de Omgevingsraad al een besluit over genomen. Dichtbij de luchthaven heeft hinderbeperking het primaat gekregen boven duurzaamheid. Kortom, hij heeft veel scepsis bij het verhaal. De heer Vrugt begint in het voorjaar op het moment waar de heer Van Ojik al geëindigd is.

De heer Vrugt geeft aan dat zijn eerste sheet een belangrijk antwoord is op de vraag van de heer Van Ojik. Het verschil met de luchtruimvisie van 2012 is dat er nu een samenwerking is tussen twee departementen en drie luchtverkeersleidingsorganisaties, dat maakt uit. Met name de Minister heeft aangegeven dat het anders moet. Ook dat maakt uit. In deze fase moeten de belangen en knelpunten opgehaald worden, dan kan er volgend voorjaar een startbesluit genomen worden en dan kan er verder gewerkt worden met perspectieven en varianten voor de herziening.

De heer Van Ojik zegt dat het niet gaat over de zes jaar vanaf 2012. ARTIP2C en de vierde fix zijn essentieel en zeer urgent, daar is haast bij en daar gebeurt niets. Op dit moment is men precies even ver als drie jaar geleden.

De heer Alders geeft aan dat de Luchtruimnota destijds een product was twee departementen en alle instellingen, zes jaar later moet vastgesteld worden dat er niets is gebeurd. Dat is het omgekeerde van wat er nu wordt gepresenteerd, nu wordt er gepresenteerd wat de aanpak van het ministerie is en dus kan u vanuit dit gremium enkel succes gewenst worden.

Mevrouw Spikker vraagt in hoeverre dit plan getoetst wordt ten opzichte van de veiligheid? En hoeveel groei kan deze herziening aan?

De heer Vrugt stelt dat veiligheid een belangrijke randvoorwaarde is. Er wordt veel gesproken met Schiphol en de varianten worden getoetst op veiligheid. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid worden hierin ook meegenomen.

De heer Alders zegt dat de komende weken de advisering op de agenda staat. Er wordt getracht voor de kerst een akkoord op hoofdlijnen te hebben en daarbij zal het altijd ook gaan over Lelystad. Als het de komende weken over Lelystad gaat dan gaat het over hoe hoog er gevlogen zal worden, specifiek over het oude land. Oplossingen voor hoog vliegen zouden kunnen zitten in een eerder aangenomen stelling, namelijk dat het verkeer van Schiphol en Lelystad elkaar niet in de weg mogen zitten. Dat zou kunnen door Lelystad als twinluchthaven te gebruiken, want dan kan hier vanuit de operatie het een en ander mee gedaan worden. Het kan best zijn dat wie aan Lelystad wil komen in het akkoord, zich ook al snel over andere dingen moet uitspreken. Dan moet bekend zijn of de vierde fix, die in 2015 toegezegd is, ook gaat komen. Dat heeft namelijk alles te maken met de verdeling van het verkeer uit het zuiden. Kortom, er zijn veel sneller onderwerpen aan de orde, dan in de planning van luchtruimherziening. Oplossingen voor de vierde fix en ARTIP2C moeten veel sneller besproken worden, want deze moeten meegenomen worden in het akkoord op hoofdlijnen.

De heer Akkerman merkt op dat het idee wordt gepresenteerd dat Schiphol niet meer voorrang zou moeten krijgen op Lelystad. Hij vraagt of dit het idee van de heer Alders is.

De heer Alders antwoordt dat dit een discussie is die de afgelopen tijd onder andere met de sector gevoerd is. Hoe komt het nou dat men niet hoger kan vliegen? Zit dat niet ook in eisen die aan elkaar gesteld worden? Die discussie loopt, maar de heer Alders vindt dat dit wel gedeeld moet worden met dit gremium, om de helderheid te hebben dat dit binnenkort aan de orde kan zijn.

#### **4. Luchtvaartnota**

Mevrouw Werther van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft een presentatie.

De heer Döpp vraagt of er ook plannen voor een MKB-analyse voor alle varianten zijn?

Mevrouw Werther stelt dat dit afhangt van het abstractieniveau van de varianten. Hier is men nog niet uit.

De heer Dinjens vraagt in hoeverre het klimaat in alle varianten mee wordt genomen? Daarnaast vraagt hij hoe er gekeken wordt naar de multimodale hub?

Mevrouw Werther antwoordt dat er op basis van aantal verzoeken uit de Kamer een project is opgestart aangaande de multimodale hub. In dit project wordt er gekeken naar de afstand waar treinen, bussen en vliegtuigen in welke situaties een alternatief zijn voor elkaar. Ook qua kosten wordt in dit project bijvoorbeeld gekeken naar wie de externe kosten zou moeten betalen. Daarnaast wordt er gekeken naar wat het doel precies moet zijn. Wanneer een trein bijvoorbeeld boven een vliegtuig gekozen zou moeten worden en hoe dit dan werkt? Er wordt gewerkt aan een theoretisch model bij het Kennisinstituut Mobiliteit, anderzijds zijn de NS en luchtvaartmaatschappijen met elkaar in overleg hoe ze beter op elkaar aan kunnen sluiten. Tot slot wordt gekeken hoe dit in EU verband zou kunnen werken. Daarbij ligt de focus op dit moment wel op oplossingen voor de korte termijn.

De heer Dinjens begrijpt dit goed, maar vraagt of dit dan zo'n lange termijn project is, dat het niet meegenomen wordt in de luchtvaartnota?

Mevrouw Werther zegt dat het tegendeel waar is. Er wordt gekeken naar wat nu al kan, wat op de middellange termijn kan en wat op de lange termijn zou kunnen. Men gaat hier dus juist actief mee aan de slag. Wat betreft klimaatkosten zijn deze expliciet benoemd in de klimaatopgave, deze worden gescoord op het onderdeel "planet". Nederland heeft zich gecommitteerd aan afspraken in mondiaal verband (het terugdringen van luchtvaartuitstoot in 2050), maar ook op nationaal niveau zijn er incentives om de luchtvaart duurzamer te maken.

De heer Elkhuizen vraagt om een afspraak met mevrouw Werther om te spreken over start- en landingsbanen in zee.

Mevrouw Werther geeft aan hiervoor open te staan. Daarnaast heeft het ministerie archiefmateriaal gevonden van banen in zee. Dit materiaal wordt nogmaals bekeken en geanalyseerd. Ook wordt er met behulp van experts geprobeerd dit idee te moderniseren en dan te delen met de Kamer.

De heer Poelmans wil ook graag een afspraak. Daarnaast is hij benieuwd naar de relatie tussen het ORS-advies en de luchtruimherziening, en de relatie tussen de luchtruimnota.

De heer Alders geeft aan dat de Minister een brief heeft geschreven aan de Omgevingsraad om advies uit te brengen over de korte en middellange termijn. Daarin wordt de relatie aangebracht met de luchtvaartnota. Het advies is vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel van de luchtvaartnota, want als men na de zomer van 2019 wil spreken over luchtvaartnota in de Kamer, dan moet het advies nu al ongeveer af zijn. De vraag van de Minister is daarmee helder, namelijk: Kom met het advies.

De heer Knop merkt op dat het Rijk nu ook bezig is met een omgevingsvisie. Hoe verhoudt dit zich tot de luchtvaartnota? Wordt luchtvaartnota gebruikt voor de omgevingsvisie, of andersom?

Mevrouw Werther antwoordt dat de omgevingsvisie kaderstellend is voor alle besluiten. Er is een grote woningbouwopgave, er is ook veel ruimte nodig voor de luchtvaart, maar ook bijvoorbeeld voor windmolens. De opgave van het ministerie is om keuzes te maken.

De heer Poelmans geeft aan dat de bewoners gevraagd hebben om in de klankbordgroep te zitten, omdat ook alle andere partijen in die klankbordgroep zitten. Daarnaast zijn zij van mening dat deze vraagstukken efficiënter opgelost kunnen worden in het Regioforum.

De heer Van Ojik geeft aan dat de bewoners bij de vorige luchtvaartnota volop betrokken zijn geweest. Nu lijkt het de insteek om de nota buiten de Omgevingsraad om te doen. Hij vraagt zich af of dit wijsheid is? Moet er niet gezocht worden naar een gemeenschappelijke aanpak?

De heer Alders stelt dat de Minister heeft aangegeven dat er lopende processen zijn, die mogen niet weggepoetst worden. Stel dat de Omgevingsraad met advies tot 2030 komt, dan is dat een hele belangrijke bouwsteen voor de luchtvaartnota. Daarbij horen wel verschillende posities, zo kijkt bijvoorbeeld de BRS kijken tot 2023-2025 en andere partijen nemen 2030 als eindpunt. De partijen kruipen steeds dichterbij elkaar toe, het lijkt erop dat er op 28 november begonnen kan worden met de echte gesprekken en dan zal op 13 en 14 december een marathonoverleg volgen. Er zijn verschillende standpunten, die matches nog niet maar er moet gekeken worden of die naar elkaar toe kunnen komen. Hoe meer vorm dat krijgt, hoe duidelijker het advies wordt.

Mevrouw Werther vult aan dat hoe beter het advies aansluit bij de opgave die het ministerie ziet, hoe betekenisvoller het advies zal zijn. Zij hopen op een snel, goeddoordacht en bruikbaar advies. Maar er is meer dan alleen deze regio. Er zijn meer onderwerpen dan degene die hier pregnant op de agenda staan. Daarom ligt de luchtvaartnota niet bij de Omgevingsraad.

De heer Akkerman vraagt hoe staat het met de bestaande beleidskaders in een plan MER? Zijn die gegeven en moet de plan MER daarbinnen blijven? Daarnaast vraagt hij zich af of het vraagstuk wonen/vliegen ook in de aanpak van het ministerie zit?

Mevrouw Werther geeft aan dat de opening die hiervoor is, is dat met het maken van een luchtvaartnota er nieuw beleid gemaakt wordt. Dat beleid moet echter wel gezien worden in de afspraken die er mondiaal gemaakt zijn. De kunst is juist om te kijken, als je een bepaalde opgave hebt, wat je er zelf aan kunt doen om beter beleid te maken. Wonen/vliegen is een onderwerp waar duidelijk keuzes over moeten worden gemaakt.

De heer Elkhuizen vraagt of het zo zou kunnen zijn dat het advies zou kunnen zijn dat er niet geadviseerd kan worden met hoeveel vluchten of hoever er gegroeid kan worden.

De heer Alders geeft aan dat dit zou kunnen. Als alle partijen stellen dat ze meer tijd nodig hebben voor een gedegen advies, dan zou dat kunnen.

## **5. Jaarplan en begroting**

De heer Hendriks vraagt of het woord "hinderbelevingsbeperkingsonderzoek" kan worden aangepast, omdat er geen sprake is van beperking.

De heer Alders geeft aan dat dit zal worden aangepast.

De heer Verbruggen zou het jaarplan graag SMART'er zien, dus meer concrete deadlines. Wat wordt wanneer verwacht? Zo kan de actie op de goede zaken gehouden worden.

De heer Alders is het hiermee eens, echter is er een probleem: Er is onderling discussie over wat de Omgevingsraad wel of niet moet doen. Er is nog geen advies en het maakt nogal wat uit welke keuzes er gemaakt worden, voor wat betreft welk pad er gevolgd wordt en wat voor datums daarbij horen. De planning kan dus op dit moment nog niet aangegeven worden, dat kan pas nadat het advies er is.

Het jaarplan en de begroting voor 2019 worden door het Regioforum vastgesteld.

## **6. Rondvraag**

De heer Döpp merkt op dat er in de brief naar de Minister over de Gebruiksprognose een belangrijk gegeven ontbreekt, de beoordeling van de inspectie. De inspectie heeft aangegeven dat het beroep op uitzonderingsgrond c onterecht is. Juridisch kan hier niets aan gedaan worden, maar de vervolgactie naar de huidige Gebruiksprognose is: Hoe wordt gewaarborgd dat Schiphol voldoet aan de vierde baanregel.

De heer van der Meer zegt dat de discussieronde over de vierde baan, zowel de gronden a, b als c, nu gaande is, dus dat hier vanuit Schiphol op dit moment niets over gezegd zal worden.

De heer Alders zegt dat de inspectie formeel vragen heeft gesteld en deze moeten worden beantwoord. De Minister signaleert in de brief opmerkingen van de ILT, daar moet sector antwoord op geven. Er is een uitgebreide notitie gemaakt over hoe de vierde baanregel heeft gewerkt, dat zal besproken moeten worden: Hoe hebben de partijen in de Omgevingsraad de regel en de uitzonderingsgronden vastgesteld. De ILT stelt het niet te snappen en wil graag uitleg. De heer Alders kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er ook in de onderhandelingen gesproken wordt over de vierde baanregel.

De heer Poelmans geeft aan graag in het verslag terug te zien dat de bewoners de Gebruiksprognose afwijzen om te bereiken dat er duidelijkheid komt over de baanregels.

De heer Alders stelt in reactie hierop dat deze opmerking in het verslag komt, maar dat hij in de afdrank hiervan serieus van mening verschilt. Er is destijds aangegeven dat er een aantal zaken zouden worden geëxpliciteerd, er werd gewacht op de contra-expertise, dan zou de werkgroep weer bij elkaar komen om vast te stellen hoe de brief eruit zou komen te zien en dan zou worden bepaald of deze Gebruiksprognose wel of niet zou kunnen. De bewoners hebben ingestemd met deze procedure en in deze procedure hebben zij zich kunnen vinden in de brief die uitgegaan is. Er is dus geen sprake van dat de bewoners de Gebruiksprognose af zouden kunnen keuren.

De heer Poelmans geeft aan in te stemmen met deze procedure, maar dit graag aangekaart te hebben hopende dat dit probleem wordt opgelost.

De heer Van den Heuvel geeft aan bij dit onderwerp niet alleen namens het cluster Groene hart, maar ook namens het cluster Zuidwest te hebben gesproken.

De heer Elzakalai geeft aan dat er in het verslag nog niet duidelijk genoeg aangegeven staat dat er volgens hem nog geen consensus was over de brief van 12 september.

De heer Alders geeft aan dat zijn repliek blijft staan, de brief is in het College van Advies geweest en daar was de BRS bij aanwezig.

De heer Elzakalai meldt dat als de heer Alders kan bewijzen dat het besluit genomen is tijdens het College van Advies, hij gelijk heeft. Volgens de heer Elzakalai is dat besluit echter niet genomen.

De heer Alders geeft aan dat dit terug te zien is in een gedetailleerd overzicht, opgesteld om een antwoord op de vraag van de heer Elzakalai te geven. Hierin staat stap voor stap, met data, aangegeven wie er van de BRS bij wat betrokken was. De heer Alders is bereid om aan alle leden van de BRS inzicht hierin te geven.

De heer Elzakalai vraagt of in het vervolg brieven aangeduid kunnen worden als ter besluitvorming of ter informatie.

De heer Alders vraagt het secretariaat dit vanaf heden te doen.

De heer Elkhuizen vraagt wanneer de MER naar buiten komt en wat daarvan naar buiten komt?

De heer Van Der Meer antwoordt dat er op woensdag 28 november een speciaal College van Advies is, waarin de resultaten worden gedeeld. Donderdag 29 november wordt dit gepubliceerd.

De heer Alders stelt dat Schiphol een hoop werk heeft verricht, de discussie nu is welk karakter er wordt toegekend aan dit stuk. Dat gesprek wordt nog gevoerd, de toon is dat er een hoop materiaal is waarvan het goed is dat iedereen het kent wanneer het gesprek begint, maar dit hoeft niet per se te betekenen dat de MER ook naar bevoegd gezag gaat. In ieder geval wordt woensdag 28 november het College van Advies geïnformeerd.

De heer Elkhuizen vraagt of 28 en 29 november de resultaten of de MER worden gepresenteerd.

De heer Alders merkt op dat de heer Elkhuizen de vraag zeer expliciet stelt en zoekt naar een antwoord op de vraag of de MER op 28 en 29 november in de volledige wettelijke omvang wordt gepresenteerd. Het antwoord op die vraag is nee. Als de MER in volle omvang gepresenteerd wordt, dan is dat het stuk dat waar de voornemens van de initiatiefnemer in staan en wat aangeboden wordt aan het bevoegd gezag. Als partijen de komende weken doorpraten, dan is er pas een voornemen als het advies geformuleerd is. Want dan komt het advies als voorkeursvariant in de MER. Het luistert dus heel nauw welk woordgebruik er wordt gehanteerd. U was expliciet over de MER, de MER is de wettelijke betekenis is er de 28<sup>e</sup> en 29<sup>e</sup> niet. Maar u beschikt dan wel over de informatie.

De heer Elkhuizen vraagt of hij goed begrijpt dat het advies eerst gegeven zal worden en daarna pas de MER in volle omvang zal worden gepresenteerd?

De heer Alders antwoordt dat dat correct is. De MER in volle omvang is namelijk gebaseerd op een voorkeursvariant. Als de partijen het eens worden, dan is het advies die voorkeursvariant. Dan wordt in de MER laten zien wat de milieu-implicaties zijn van die voorkeursvariant. Die worden aangeboden aan het bevoegd gezag en vervolgens getoetst door de commissie MER. Zo werkt het wettelijk instrumentarium. Op dit moment zit men in de fase die hieraan voorafgaat. Er wordt hier dus geen spelletje gespeeld. De eerste vraag is hoe ervoor gezorgd kan worden dat de partijen aan tafel beschikken over alle relevante informatie, die zij kunnen benutten om te komen tot een oordeel. De tweede vraag is hoe dit zo transparant mogelijk gemaakt kan worden, zonder dat men in de val trapt dat het materiaal wat er nu ligt al een keuze in zichzelf zou inhouden.

Mevrouw Dral vraagt of de kwartaalrapportages van het baangebruik weer rondgestuurd kunnen worden.

De heer Van Der Meer geeft aan dat dit kan, maar dat deze eerst via het delegatieoverleg gaan.

De heer Alders verduidelijkt dat dit te maken heeft met de samenhang met vierde baanregel.

De heer Baarse pleit ervoor dat er meer rekening gehouden wordt met de binnengebieden, zeker onder de secundaire banen.

Mevrouw Spikker wil nogmaals het vraagstuk rondom grondgeluid aankaarten. Zij stelt dat de overleggen nog niet lopen. Dit jaar zijn de betrokkenen twee keer bij elkaar geweest en daarna valt het als een kaartenhuis in elkaar. Zij doet een oproep aan de partijen om in discussie te gaan over het grondgeluid.

De heer Elzakalai stelt het hier niet mee eens te zijn. Er is overleg geweest, daar was mevrouw Spikker niet bij, maar daar zijn goede afspraken gemaakt over hoe verder te gaan. Er zijn uitnodigingen verstuurd, maar daar is geen reactie op gekomen. Enkele maanden geleden is er een gesprek geweest en daarop kan nu op voort geborduurd worden.

Mevrouw Spikker blijft van mening dat de partijen bij elkaar moeten komen.



De heer Alders moet vaststellen dat er geen onwil is om bij elkaar te komen en dat de behoefte om bij elkaar te komen bij alle partijen leeft. Dit zou dus te regelen moeten zijn.

De heer Alders vraagt tot slot of iedereen akkoord gaat met het publiceren van de notulen van de Regioforumvergadering van 21 september. De partijen gaan hiermee akkoord.

#### **Besluitenlijst**

- Het KNMI wordt gevraagd het voorstel voor het meetnetwerk verder uit te werken inclusief een financieel plaatje. Als dit voorstel opgeleverd is, zal het secretariaat een ronde langs de delegaties maken om ook de financiële kosten te bespreken.
- Het jaarplan en de begroting voor 2019 zijn vastgesteld.
- De kwartaalrapportages van het baangebruik zullen door Schiphol rondgestuurd worden, nadat deze in het delegatieoverleg zijn geweest.
- De notulen van de Regioforumvergadering van 21 september zijn vastgesteld en zullen worden gepubliceerd op de website van de Omgevingsraad.