

Conceptverslag Regioforum – 8 maart 2019

Aanwezig:

Dhr. H. Alders	Voorzitter ORS
Dhr. J. Weggeman	Secretaris ORS
Mw. L. Sinkeler	Medewerker ORS
Dhr. M. Zandstra	Medewerker ORS
Mw. B. Blijlevens	Ministerie van I&W
Mw. S. Willemsen	Provincie Noord-Holland
Dhr. M. Bovy	Provincie Zuid-Holland
Dhr. J. Ree	Provincie Flevoland
Mw. S. Kreuger	Provincie Utrecht
Dhr. R.J. van Duijn	Wethouder Aalsmeer
Dhr. R. Ten Boden	Wethouder Teylingen
Dhr. G.J. Hendriks	Wethouder Gooise Meren
Dhr. S. Dinjens	Wethouder Velsen
Dhr. H. Krieger	Wethouder Zaanstad
Dhr. J.L. van den Heuvel	Wethouder Bodegraven-Reeuwijk
Dhr. W. Knop	Gemeente Amsterdam
Dhr. J. Nobel	Wethouder Haarlemmermeer
Dhr. G. Elkhuizen	Wethouden Nieuwkoop
Dhr. L. Baarse	Aalsmeerbaan – Binnengebied
Dhr. W. Brouwer	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. E. Haverkort	Polderbaan - Binnengebied
Dhr. W. Looman	Zwanenburgbaan – Buitengebied
Dhr. R. van der Pol	Zwanenburgbaan - Binnengebied
Mw. M. van der Helm	LVNL
Dhr. M. van der Meer	Schiphol
Dhr. C. Vlasblom	KLM
Mw. P. Tiel	VNO-NCW

Afwezig:

Dhr. J. Hasperhoven	BARIN
Dhr. S. Akkerman	Milieufederatie Noord-Holland

1. Opening

De heer Alders heet de nieuwe aanwezigen welkom, dit zijn de heer Ree, de heer Nobel, de heer Haverkort, de heer Brouwer, de heer Looman en de heer Van der Pol.

Mevrouw Blijlevens geeft aan dat dit de laatste vergadering voor de heer Alders is als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol. Het ministerie is bezig met het regelen van een afscheid en daar zal nog verdere informatie over volgen. Met het aanbieden van zijn verslag aan de Minister op 30 januari vervalt de benoeming van de heer Alders per 1 april 2019. Er wordt door het ministerie nu gekeken naar een interim-voorzitter voor de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol. Op basis van de evaluatie zal gekeken worden naar een toekomstige voorzitter. Het ministerie kijkt momenteel naar de invulling van de evaluatie. Binnenkort zal het ministerie met delegaties in overleg gaan over hun visie hierop.

De heer Haverkort geeft aan dat de heer Van Ojik zich heeft teruggetrokken als bewonersvertegenwoordiger Zwanenburgbaan binnengebied, omdat hij het niet eens was met het afwijzen van het onderhandelingsresultaat door de bewoners. Behalve de heer Van Ojik heeft ook de clustervertegenwoordiger van het Polderbaan binnengebied, de heer Kroon, zich teruggetrokken. De achterban van Zwanenburg/Halfweg heeft de heer Van der Pol gevraagd de rol van de heer Van Ojik over te nemen en aan de heer Haverkort zelf gevraagd om terug te keren. Daarnaast zal de dorpsraad van Zwanenburg/Halfweg in een open brief aan de Minister beschrijven waarom Zwanenburg/Halfweg het betreurt dat het onderhandelingsresultaat is afgewezen. Er wordt verder een referendum gehouden in Zwanenburg/Halfweg om te kijken hoe de dorpsbewoners staan tegenover wel of geen groei van Schiphol. Ten tijde van het Aldersakkoord waren er geen tegenstanders van groei in Zwanenburg/Halfweg, er wordt nu bekeken of dat nog steeds zo is. Het betreft een richtinggevende enquête om te kijken wat de koers zou moeten zijn.

De heer Poelmans stelt dat er volgens hem geen behoefte is aan een referendum, omdat er een unaniem standpunt was dat er op korte termijn geen groei op Schiphol zou mogen plaatsvinden. Er moet eerst worden gepraat over het vastleggen van afspraken. De bewonersdelegatie zal proberen deze discussie tussen de uiteenlopende posities van delegatieleden intern af te handelen en als een delegatie in het Regioforum op te treden.

De heer Alders geeft aan dat hij eerder uiteen heeft gezet dat, op basis van de statuten, de delegatie zoals die hier in het Regioforum zit niet de achterban is van de mensen die in het College van Advies zitten. Hij verwijst ook naar de eerdere poging de vergadering van het Regioforum anders op te stellen door deze in delegaties te verdelen; de vergadering heeft toen nogmaals duidelijk gemaakt in deze vergadering van het Regioforum te zitten als losse regionale clusters. Daarnaast merkt hij als voorzitter op dat het overigens mogelijk moet zijn om minderheidsstandpunten altijd te kunnen verwoorden.

De heer Nobel meldt dat de gemeente Haarlemmermeer met gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is gefuseerd, zodoende is dit nu één gemeente Haarlemmermeer.

2. Evaluatie Gebruiksprognose 2018

Presentatie dhr. Dalmeijer – Schiphol

De heer Döpp mist in de evaluatie de staat met gerealiseerd weer en de invloed van dat weer. De heer Dalmeijer stelt dat dit dezelfde berekening betreft als de meteo-clausule, zodoende is deze niet meegenomen.

De heer Van Duijn merkt op dat er volgens de evaluatie minder verkeer op de Aalsmeerbaan is geweest dan geprognostiseerd, maar dat de hinder in het verlengde van de baan groter was. De heer Dalmeijer kan hier geen uitspraak over doen. De politiehelikopter heeft een groot effect, maar het is niet aan te wijzen wat de precieze oorzaak is.

De heer Döpp geeft aan dat hij, betreft de kwartaalrapportages, bij de realisatie van de vierde baanregel positief is over de goede uitsplitsing van categorieën. Daarbij vallen er wel veel uitzonderingen onder categorie C, hij wil graag weten wat deze uitzonderingen zijn.

De heer Dalmeijer geeft aan dat dit jaar alle dagen gespecificeerd zijn, maar wanneer hier verder gespecificeerd moet worden de sector dit graag hoort.

Mevrouw Van Der Helm geeft aan dat er in de kwartaalrapportage een fout staat op pagina 9, over uitzonderingen in categorie C. Zij wil niet de hele discussie overdoen wat betreft de verschillende uitzonderingen in categorie C. Wat ze wil aangeven is dat de sector bezig is met maatregelen om de inzet van de vierde baan te beperken. Zodra ze hier meer over weten komen ze daarmee terug in het Regioforum.

De heer Döpp stelt dat er volgens de bewonersdelegatie nu niet voldaan wordt aan de vierde baan regel.

De heer Alders stelt dat er veel gesproken is over de vierde baan regel, specifiek over de uitzonderingen en categorie C. De regel moet worden aangescherpt om te voldoen aan de afspraken en helderheid, maar het is nu aan de minister om hier iets mee te doen.

De heer Knop vindt het goed dat er aandacht is voor General Aviation en de politiehelikopter. Niet alle General Aviation is echter helikopterverkeer en niet alle helikopters zijn maatschappelijke helikopters. Het lijkt hem goed om te kijken of hier een nadere verfijning in te maken is, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen maatschappelijke vluchten en klein zakelijkverkeer.

De heer Dalmeijer geeft aan dat dit een aanbeveling voor de evaluatie is. Er is dit jaar gekozen niet een uitsplitsing naar het politiehelikopterverkeer te maken. Dit zodat de input, uitkomsten en effecten vergelijkbaar zijn met die van vorig jaar. In de Gebruiksprognose van 2019 staat helikopterverkeer expliciet opgenomen.

3. BAS Jaarrapportage 2018

Presentatie dhr. Broeke – BAS.

De heer Haverkort vraagt of er een relatie is tussen het aantal klagers en de mate van geluidshinder op de plekken waar de klagers wonen.

De heer Broeke stelt dat de helft van de klachten buiten de contour vandaan komen. Klachten zijn individueel, dus de een kan ergens meer last van hebben dan de ander.

De heer Hendriks vergelijkt geluidshinder met een allergie. Naarmate men meer in contact komt met geluid, zal de reactie hierop erger worden. De enige manier om dit op te lossen is door de bevolking te desensibiliseren door het geluid te verminderen. Hij vraagt hoe Schiphol dit denkt te gaan doen.

De heer Döpp merkt op dat in een rapport van BAS is opgemerkt dat een alarmerend aantal klachten is ingediend als gevolg van het starten op de Kaagbaan. Schiphol heeft aangegeven hier iets aan te gaan doen en de heer Döpp vraagt zich af wat dan precies.

De heer Van der Meer stelt dat dit in beschouwing genomen wordt. Ook het ministerie is hierbij belangrijk, want het gaat om een wettelijke bepaling: De Kaagbaan mag gebruikt worden, de vraag is of dit verstandig is. Inmiddels zijn er enkele situaties geweest waarbij het gebruik toegestaan was, maar waarin de baan niet is gebruikt. Toch wil Schiphol graag nog een formele vastlegging.

De heer Dinjens merkt op dat er in de regio Velsen veel klachten zijn over landend verkeer, specifiek vanwege laag aanvliegen. Hij vraagt zich af of die differentiatie te maken is in de hoeveelheid klachten.

De heer Looman vraagt of er een mogelijkheid is om aan te geven dat een klacht grondgeluid betreft. De heer Broeke geeft aan dat grondgeluid in de jaarrapportage benoemd is. Het vreemde van grondgeluid is dat Badhoevedorp last heeft van de Aalsmeerbaan, maar er was dit jaar een afname in het gebruik van de Aalsmeerbaan en toch is het aantal grondgeluidklachten toegenomen. De oorzaak hiervan is onbekend en vergt nader onderzoek.

De heer Van der Meer stelt in reactie op de conclusies van BAS, dat er meerdere vormen van baanonderhoud zijn (deze komen ook terug in de jaarlijkse kennissessie baanonderhoud). Een van deze vormen is normaal onderhoud aan de banen, waarbij de banen jaarlijks circa een week buiten gebruik zijn. De huidige planning voor de Polderbaan hiervoor is in juni. Er wordt nu naar gekeken of in het vervolg de primaire banen vrijgehouden kunnen worden in zomermaanden. Dit wordt voor de planning van baanonderhoud voor volgend jaar meegenomen.

De heer Nobel leest in de conclusies van BAS dat er één type vliegtuig voor veel overlast zorgt. Hij vraagt of het niet verstandig is om dit vliegtuig te weren uit de nacht?

De heer Vlasblom stelt dat KLM de komende jaren de oude vloot uitfaseert. Dit betekent dat de aankomende twee à drie jaar ook de 747 uitgefaseerd zal worden, deze wordt vervangen door de 787. Medio 2021 zal de laatste 747 uitgefaseerd zijn.

De heer Poelmans stelt dat het antwoord van de heer Vlasblom erop zou kunnen duiden dat dit probleem zich oplost met tijd. Volgens de maatschappelijke consultatie is het echter niet één vliegtuig, maar een aantal vliegtuigen en de frequentie hiervan die een rol spelen. Dus wat er gewonnen wordt aan reductie per vliegtuig, wordt verloren aan de frequentie vliegtuigen. Daarnaast is het niet altijd zo dat de sector stillere vliegtuigen koopt en wanneer zij dit wel doet is dat niet om geluid te verminderen, maar om economische redenen. De enige oplossing is minder vliegtuigen. De heer Alders stelt dat hier nog altijd gaat over de jaarrapportage van BAS. Er moet opgepast worden met dergelijke beschouwingen, omdat die beschouwing suggereert dat de de uitfasering van een toestel waar veel klachten over zijn geen bijdrage zou leveren aan de beantwoording van die klachten. Die redenering is niet te volgen.

De heer Alders vindt de presentatie een groot compliment waard. Voor de sector zit hier heel veel materiaal in voor sturing. Hier kan de sector zijn voordeel mee doen. Door de opzet en uitsplitsing van de presentatie van BAS kan de sector in het volgende Regioforum aangeven hoe zij omgaan met de bevindingen uit de rapportage.

Mevrouw Van Der Helm geeft tot slot aan dat LVNL bezig is met nachttransities. Hierover zal meer informatie volgen in het volgende Regioforum.

4. Luchthaven in zee

Presentatie dhr. De Vier – Posad Maxwan.

Mevrouw Blijlevens stelt dat de nieuwe quickscan naar de mogelijkheid voor een luchthaven in zee is gedeeld met de Tweede Kamer. Posad Maxwan is het bureau dat de quickscan heeft uitgevoerd.

De heer Alders vult aan dat de minister haar reactie op dit onderwerp zal verschaffen in de luchtvaartnota.

De heer Poelmans stelt dat de vraag over verplaatsing niet een hoe-vraag, maar een waarom-vraag zou moeten zijn. Er is een visie nodig voor de toekomst van de luchtvaart en die komt in de luchtvaartnota. De minister wil daar drie antwoorden formuleren: Hoeveel luchtvaart heeft Nederland nodig, waar kan die luchtvaart plaatsvinden en wat zijn de voorwaarden waaronder dat gebeurt. Dus voor er een besluit over verplaatsing genomen kan worden, moet de nota er zijn. Het is niet logisch om verplaatsing al onhaalbaar te verklaren voordat deze nota is verschenen. Wat de bewonersdelegatie betreft is verplaatsing alleen al nodig omdat uitbreiding op de huidige locatie onacceptabel is.

De heer Baarse valt het op dat dit het eerste rapport is met een worst-case scenario. Hij vraagt zich af of bewust alle negatieve effecten meegenomen en de positieve niet.

De heer Haverkort meldt dat er vanuit de bewoners een eigen voorstel uitgebracht is onder de naam "Vlucht naar voren". Hun ongemak zit in het feit dat in de quickscan een voorzienbaar onhaalbare optie is gebruikt. Op basis hiervan kan de minister kunnen zeggen dat een luchthaven in zee niet mogelijk is en dat Schiphol uitgebreid dient te worden. Wel heeft hij begrepen dat er vanuit het ministerie serieuze interesse is in het voorstel van de bewoners. Hij geeft hierbij aan dat het lastig zal zijn om de bewoners te overtuigen, wanneer men de alternatieven niet heel serieus meeneemt. De heer De Vier zegt dat de kosten zijn ingeschat en verder verdiept moeten worden. Tegelijkertijd zijn deze kosten wel met meerdere experts besproken en zodanig aannemelijk bevonden. Wat betreft de onhaalbaarheid heeft het rapport over Flyland al geconcludeerd dat een luchthaven in zee technisch mogelijk is. Deze quickscan bevestigt dit, maar geeft aan dat de discussie dus gaat om een principiële keuze. Daarbij is ook besproken hoe dit operationeel het beste kan worden uitgevoerd en als gevolg daarvan is het splitsen van luchthavens, waarbij bijvoorbeeld alleen de banen in zee liggen, afgefallen.

De heer Elkhuizen geeft aan dat het goed is dat het ministerie deze quickscan heeft uitgevoerd. Verder moet hem van het hart dat er hoofdzakelijk wordt uitgegaan van traditioneel denken. De eerste twee pagina's benoemen enkel geld en investeringen. In zijn optiek vindt er een grote politieke kentering plaats, waarbij geld naar een tweede plek is gegaan. Maatschappelijke rendementen, op basis van visie en ambitie, zijn belangrijker geworden. Dit is nog niet neerge daald in dit dossier.

Mevrouw Blijlevens stelt dat een aantal van de gemaakte opmerkingen niet van technische aard zijn. In de begeleidende Kamerbrief bij de quickscan heeft de minister aangegeven dat de quickscan nog geen antwoord geeft op alle vragen en dat nader onderzoek hierbij mogelijk is, waarover zij in gesprek gaat met de Tweede Kamer. Het stuk ligt bij de Tweede Kamer en hier komt een debat over. Het is aan de Tweede Kamer om aan te geven of ze meer onderzoek wil of niet.

De heer Dinjens vraagt wanneer dit in de Tweede Kamer wordt behandeld.

Mevrouw Blijlevens kan geen precieze datum geven, maar er is al wel een plenair debat aangevraagd.

De heer Poelmans vindt dat er onvoldoende informatie is voor de Tweede Kamer om een goede keuze te kunnen maken. Dit zal de bewonersdelegatie aan de Tweede Kamer laten weten.

De heer Alders geeft aan dat de Minister een aantal punten ziet waar te weinig informatie over is, maar zij wil dit eerst in de Tweede Kamer bespreken. Daarnaast wil de minister spreken over wat de visie en ambitie zouden moeten zijn.

5. Jaarverslag 2018

De heer Van Duijn vraagt wat de huidige stand van zaken is van de opzet van het meetsysteem door het KNMI.

De heer Weggeman geeft aan dat er de afgelopen periode gesprekken zijn gevoerd met KNMI. Zij hebben gewerkt aan een voorstel. Hier zitten vervolgvragen aan, vooral op het punt van synergie-

effecten op het moment dat het KNMI niet op nul begint, maar NOMOS meeneemt. De gesprekken lopen onder andere ook met Schiphol om inzage hierin te krijgen. Vervolgens zal op basis hiervan een kostenplaatje gemaakt kunnen worden. De gedachte is om dat op weg naar de evaluatie van de Omgevingsraad mee te nemen: Wat is de inhoud, wat zijn de kosten, maar ook waar dit wordt belegd.

De heer Van Duijn stelt dat Aalsmeer bezig is met een eigen onderzoek en hij graag hiervoor het nieuwe systeem zou willen gebruiken. Als de verwachting echter is dat het in werking brengen van dit nieuwe systeem nog veel tijd in beslag zal nemen, dan zal hij opzoek gaan naar een ander systeem.

De heer Weggeman geeft aan dat de inhoudelijke vormgeving is besproken in het Regioforum. Waar nu naar wordt gekeken is hoe de uitvoering eruit moet komen te zien. Daarbij zit bijvoorbeeld de vraag wat aan de partijen gevraagd wordt als financiële ondersteuning, maar ook hoe de structuur eruit moet komen te zien. Daarvoor kan niet ontkomen worden aan interferentie met de evaluatie van de Omgevingsraad. Om met de partijen een weloverwogen keuze te maken, is het nodig om de structuur en de verdeling van de kosten mee te nemen in de evaluatie. Dus in de evaluatie zal met de partijen besproken worden hoe zij het volledige plaatje van het meetsysteem zien. Het secretariaat streeft ernaar om de informatie te voorzien zodat deze door de interim-voorzitter meegenomen kan worden in de evaluatie.

De heer Nobel vraagt zich af wanneer de bewonersverkiezingen plaatsvinden, naar aanleiding van het laatste College van Advies en de evaluatie van de Omgevingsraad.

De heer Alders geeft aan dat er rekening gehouden zal worden met de evaluatie van de Omgevingsraad. Deze samenstelling van bewonersvertegenwoordigers zal gecontinueerd zodat de evaluatie plaats kan vinden in de huidige samenstelling.

Het jaarverslag van de Omgevingsraad 2018 wordt vastgesteld.

6. Behandeling nieuwe voorstellen hinderbeperking

De heer Alders zegt dat de voorstellen waarover in 2018 is besloten dat zij middels een quick scan zullen worden behandeld zijn stilgezet als gevolg van de maatschappelijke consultatie. Deze voorstellen zullen alsnog worden onderzocht. Daarnaast zal de procedure voor hinderbeperkende voorstellen weer gestart worden, waarbij er tot en met 15 mei aanstaande nieuwe voorstellen voor hinderbeperking kunnen worden ingediend door Regioforumleden. Er wordt zodoende een dubbel programma gedraaid in 2019.

De heer Baarse wil graag de isolatie van woningen opnieuw inbrengen. Hij stelt dat de €50.000 die destijds vastgesteld is in de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) voor de isolatie van woningen geïndexeerd zou moeten worden.

De heer Alders zegt dat er eerder over het programma van de SLS is gesproken. Aanvullend op de eerste ronde van isolatie zijn toen de grensgevallen ondergebracht en is geïnventariseerd wat onder de grensgevallen zou vallen. Daar is financieel ruimte voor gemaakt, alle mensen zijn benaderd en een aantal mensen heeft gezegd daar geen behoefte aan te hebben. Dat heeft geleid tot een programma van aanpak binnen dit kader. In het verslag over de adviesaanvragen staat dat er op een andere manier naar dit isolatieprogramma moet worden gekeken: Wat zijn de vliegroutes, wat zijn de contouren en de ontwikkeling hiervan en hoe verhoudt zich dat tot het eerder uitgevoerde isolatieprogramma. Is er in voldoende mate geïsoleerd binnen deze contouren en is alles wel geïsoleerd wat volgens de gehanteerde maat zou moeten worden geïsoleerd? Verder is er in het verslag de suggestie gedaan om de veroorzaker aan de lat te brengen voor de isolatie, dus wanneer er een route wordt verlegd zou dit de sector zijn, maar als een gemeente onder de contour bouwt, dan is het die gemeente. Dit principe is in vergelijkbare situaties overal toegepast behalve in de luchtvaart. Het is nu aan het Kabinet om een besluit te nemen over die verschillende punten.

De heer Poelmans zegt dat dit onderdeel van de evaluatie zou moeten zijn.

De heer Haverkort zou het ministerie mee willen geven dat er bewoners zijn die wel isolatie hebben gehad maar waarvan de isolatie nu niet meer volstaat.

De heer Van Duijn vindt de isolatiemaatregelen goed, maar merkt dat deze niet altijd optimaal werken. Daar zou naar gekeken moeten worden.

De heer Alders geeft aan dat dit klopt, maar dat de verwijzing naar de SLS niet terecht is. De norm is destijds correct toegepast, maar gaf moeilijkheden betreft begrenzing. Voor die situaties is ervoor gekozen om de mensen een oplossing te bieden door middel van SLS. Deze mensen zijn benaderd en daar is een plan van aanpak voor gemaakt. Het wringt om nu te stellen dat de SLS dit bij zou moeten houden. Er moet over nagedacht worden dat wanneer iemand anders als initiatiefnemer geluidshinder veroorzaakt boven een aan te geven grens, deze aan te wijzen is als degene die zorg zou moeten dragen voor isolerende maatregelen.

De heer Dinjens vraagt wat er met de voorstellen gebeurt die in het advies opgenomen zouden worden.

De heer Alders wijst hiervoor op het laatste deel van de notitie. Die voorstellen kunnen tot en met 15 mei opnieuw compleet worden ingediend, dan gaat een speciale werkgroep ernaar kijken en worden deze besproken in het Regioforum.

7. Rondvraag

Het verslag van de vergadering van 23 november 2018 wordt door het Regioforum vastgesteld.

Mevrouw Portegies wordt door het Regioforum goedgekeurd als nieuw lid van de Raad van Toezicht voor de Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol.

De heer Döpp vraagt om een stand van zaken over het monitoren van parallel starten bij slecht zicht. Mevrouw Van der Helm zegt dat alhoewel LVNL eerder heeft aangegeven geen mogelijkheden te zien voor uitbreiding van parallel starten tijdens slecht zicht worden er voorbereidingen getroffen om te onderzoeken of dit op enig moment toch opgepakt kan worden. In juni zal hier een update over worden gegeven.

De heer Looman meldt dat er een positief vervolgoverleg over grondgeluid is geweest tussen de Dorpsraad Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer, de Milieufederatie en Schiphol.

Mevrouw Tiel zou hier graag LTO bij betrekken bij willen zien, zij doet nogmaals het verzoek ook hen hiervoor uit te nodigen.

De heer Nobel geeft aan dit uit te zullen zoeken en hierop terug te komen.

De heer Van der Meer zegt dat er onderhoud aan de Zwanenburgbaan aankomt. Er zijn informatiebrieven gestuurd aan omwonenden in de regio. Mocht men feedback hierover horen, dan hoort Schiphol dit graag.

De heer Alders geeft aan dat de heren Bijlsma, Kroon en Van Ojik en mevrouw Spikker hun zetels in de Omgevingsraad Schiphol ter beschikking hebben gesteld en bedankt de vertrekkende leden voor hun jarenlange bijdrage aan de Omgevingsraad Schiphol.

Vervolgens eindigt de heer Alders de vergadering en daarmee zijn laatste vergadering als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol. Hij wenst de leden heel veel succes met de evaluatie van de ORS en bedankt hen voor de samenwerking. Het is ondenkbaar dat niet allen die betrokken zijn bij zoiets als de economische omvang van Schiphol, met een significante invloed op een gebied, dat niet bestuurlijk is ingebed, ook een plaats aan tafel hebben, hoe deze tafel er in de toekomst ook uit mag

komen te zien. Hij hoopt dat de evaluatie ertoe leidt dat de participatiemaatschappij een standaard wordt.

Besluitenlijst

- Het ministerie zal binnenkort in overleg treden met de partijen over de invulling van de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol.
- Het jaarverslag 2018 van de Omgevingsraad Schiphol is vastgesteld.
- Tot en met 15 mei kunnen er hinderbeperkende voorstellen worden ingediend.
- Mevrouw Portegies is goedgekeurd als nieuw lid van de Raad van Toezicht voor de Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol.