

## Conceptverslag Regioforum – 9 oktober 2020

### Aanwezig:

Dhr. P. van Geel  
Dhr. J. Weggeman  
Mw. N. Bruinenga  
Mw. L. Kieviet  
Mw. I. Lensink

Voorzitter  
Secretaris  
Secretariaat ORS  
Secretariaat ORS  
Secretariaat ORS

Dhr. M. Bovy (vervangt W. de Zoete)  
Mw. E. van der Klis (vervangt J. Olthof)  
Dhr. R. van Muilekom

Provincie Zuid-Holland  
Provincie Noord-Holland  
Gedeputeerde Provincie Utrecht

Dhr. W. Breunese  
Dhr. S. Dinjens  
Dhr. G. Elkhuisen  
Dhr. G.J. Hendriks  
Dhr. J.L. van den Heuvel  
Dhr. B. Kabout (mede namens gem. Uithoorn)  
Dhr. W. Knop (vervangt V. Everhardt)  
Dhr. J. Nobel  
Mw. M. van der Velde-Menting

Bestuurlijk cluster Zaanstreek-Waterland  
Bestuurlijk cluster IJmond-Alkmaar  
Bestuurlijk cluster Groene Hart  
Bestuurlijk cluster Gooi en Almere  
Bestuurlijk cluster Groene Hart  
Bestuurlijk cluster Amstelland -Meerlanden  
Bestuurlijk cluster Amsterdam  
Bestuurlijk cluster Haarlemmermeer  
Bestuurlijk cluster Zuidwest

Dhr. S. Akkerman  
Dhr. J. van Bergenhenegouwen  
Dhr. V. Bijsterbosch  
Mw. M. van der Helm  
Dhr. H. Kooiman  
Dhr. M. van der Meer  
Mw. P. van Tiel  
Dhr. R. Vrugt

Milieufederatie Noord-Holland  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Schiphol Group  
LVNL  
KLM  
Schiphol Group  
VNO-NCW West  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dhr. L. Baarse  
Dhr. M. Döpp  
Dhr. E. Haverkort  
Dhr. A. Hendriks  
Dhr. P. Hesp  
Dhr. W. Looman  
Dhr. M. Poelmans  
Dhr. R. van der Pol  
Dhr. W. Spaanderman  
Mw. C.B. Visser

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

Dhr. Otto  
Mw. I.L. Vos

Video Centrum Nederland  
Het Notuleercentrum

### Afwezig:

Dhr. R.H. Berkhout  
Dhr. H. Bouma (vervangen door B. Kabout)  
Dhr. V. Everhardt (vervangen door W. Knop)  
Dhr. J. Hasperhoven  
Dhr. J. Olthof (vervangen door E. van der Klis)  
Mw. W. de Zoete (vervangen door M. Bovy)

Bestuurlijk cluster Zuid-Kennemerland  
Bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden  
Bestuurlijk cluster Amsterdam  
BARIN  
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland  
Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland

## 1. Opening en mededelingen

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op deze bijeenkomst van het Regioforum. Het is jammer dat opnieuw virtueel moet worden vergaderd per video, maar het kan op dit moment niet anders. Het gesprek wordt uitgezonden, zodat de ondersteuning dit overleg kan volgen. In verband met de vele aanwezigen moeten de inmiddels bekende spelregels voor video-vergaderen worden gehanteerd.

Op het laatste moment is aan de agenda agendapunt 3 toegevoegd, waaronder door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een stand van zaken van de Luchtruimherziening zal worden gegeven, door middel van een presentatie.

Er wordt overgegaan tot bespreking van de schriftelijke stukken. Er zijn geen vragen of opmerkingen bij de SOORS Q2-rapportage 2020. De Kwartaalrapportage Schiphol Q3 gebruiksjaar 2020 wordt voor kennisgeving aangenomen.

De heer Van Geel geeft aan dat leden van het Regioforum in de vorige vergadering hebben gevraagd aan LVNL om de effecten van corona voor de Luchtverkeersleiding toe te lichten. Dat is gebeurd door middel van een notitie. De vraag is of daarover vragen of opmerkingen zijn.

De heer Spaanderman vindt het een teleurstellend stuk. Het is inhoudelijk een technisch verhaal. Wat ontbreekt is een redenering van beneden af. De heer Spaanderman hoort regelmatig de vraag vanuit bewoners waarom in coronatijd geen andere vliegbewegingen plaatsvinden. Het antwoord van LVNL luidt steeds dat procedures moeten worden gevolgd. De heer Spaanderman ervaart in zijn woonplaats Uitgeest dat dwars over de woonkern wordt gevlogen. Het korter indraaien betekent dat geen respect wordt getoond voor bewoners. De heer Spaanderman verzoekt LVNL om extra mensen op dit project in te zetten. Zoals het er nu uitziet duurt deze coronaperiode nog wel even. Het komend halfjaar, of jaar, kan worden gebruikt om juist de bewoners te ontzien en respect voor bewoners te hebben.

Mevrouw Van der Velde-Menting bedankt voor de notitie van LVNL. Mevrouw Van der Velde geeft aan dat er keuzes worden gemaakt binnen de bestaande spelregels. De meest efficiënte route wordt gekozen, die de minste uitstoot aan brandstof teweegbrengt. Het geluid wordt daarin nagenoeg niet meegenomen. Laat dat ook onderdeel zijn van de keuzes die LVNL maakt. Inwoners begrijpen niet dat in coronatijd keuzes gemaakt worden, zoals ze nu gemaakt worden. Bij de visuele nadering wordt voor kortere bochten gekozen door de piloten. Daardoor vliegen de vliegtuigen meer over bewoond gebied. De CDA-vluchten vinden plaats in lager luchtruim. De vraag is waarom dat niet anders kan.

De heer Döpp heeft een aanvullende opmerking: LVNL geeft aan dat korte routes gunstig zijn voor de uitstoot. De afweging tussen geluid, uitstoot en efficiency is echter gemaakt bij de routes zelf. Die route betekent per definitie dat er niet gekozen is voor de minste uitstoot; niet op dit specifieke onderdeel. In dit geheel heeft Schiphol hier belang bij. De heer Döpp vindt het oneigenlijk om hier het argument van uitstoot te gebruiken, die afweging is al eerder gemaakt en heeft geresulteerd in routes. Men zou verwachten dat LVNL die routes ook aanhoudt.

Mevrouw Van der Helm geeft aan dat getracht is, door middel van de notitie en gesprekken, inzicht te geven in de operaties. Op een aantal vragen en opmerkingen komt mevrouw Van der Helm graag bilateraal terug bij de vragenstellers.

De heer Van Geel vraagt of mevrouw Van der Helm in algemene zin kan aangeven wat de benaderingswijze van LVNL is. Als er dan nog vragen over specifieke locaties zijn, dan stelt de heer Van Geel voor om die bilateraal toe te lichten.

Mevrouw Van der Helm zegt dat is aangegeven hoe LVNL verkeer afhandelt in de nacht en op de dag. In de nacht worden de vaste naderingsroutes gebruikt. Overdag gebeurt dat volgens de werkwijze, zoals men die kent door middel van vectoring. Vanwege de ILS (Instrument Landing System) waarvan het signaal opgevangen moet worden moet er altijd een stukje level (op dezelfde hoogte) gevlogen worden. Dat is opgenomen in de procedures zoals LVNL die vereist zijn. Mevrouw Van der Helm zegt dat is aangegeven hoe LVNL verkeer afhandelt in de nacht en overdag. In de nacht worden vaste naderingsroutes gebruikt. Overdag gebeurt dat volgens de werkwijze, zoals men die kent door middel van vectoring (het geven van koers- snelheids- en hoogte instructies door de luchtverkeersleider). Bij de landing wordt gebruikt gemaakt van het ILS (Instrument Landing System). Om het signaal van het ILS op te vangen moet er altijd een stuk level (op dezelfde hoogte) gevlogen worden. Dat is onderdeel van de procedures zoals die vereist zijn. Kort indraaien is een procedure waarbij de vlieger op zicht naar de baan vliegt. Deze procedure is nu vaker mogelijk vanwege het weinige verkeer. Het valt te begrijpen dat het de vraag oproept uit de omgeving waarom dat vliegtuig daar vliegt.

De heer Dinjens merkt op dat wat de heer Spaanderman en mevrouw Van der Helm zeggen niet locatieafhankelijk is. Waar het volgens de heer Dinjens om gaat is dat de keuzes die gemaakt worden consequenties hebben voor mensen op de grond. De heer Dinjens dringt erop aan dat die keuzes niet ten bate van efficiency gemaakt worden, maar ten bate van minder hinder voor de mensen die eronder leven. Mocht daaraan opvolging worden gegeven dan zou dat niet regioafhankelijk moeten zijn.

De heer Poelmans geeft aan dat het volgens hem de vraag is hoelang de periode gaat duren dat er minder gevlogen wordt en dat het belangrijk is om te weten hoe dat de komende jaren gaat. Zodra er ruimte is om meer te doen aan hinderbeperking, moet dat ook de norm zijn om die hinderbeperking uit te voeren.

De heer Spaanderman is benieuwd wanneer er een inhoudelijke reactie komt. Hij hoort graag of bij het korte indraaien het de intentie zal worden om juist de bewoonde gebieden te vermijden, om met name de hinder op de grond te minimaliseren in deze tijd.

De heer Van Geel concludeert dat er behoefte is om van gedachte te wisselen op het niveau van de meer principiële keuzes die gemaakt worden. Hij vraagt of LVNL daar, door middel van een aanvulling op de notitie, nader op wil ingaan. Mevrouw Van der Helm antwoordt dat dit zeker mogelijk is. De heer Van Geel zegt toe dat nog apart wordt teruggekomen op het punt van het wegen van de verschillende belangen.

De heer Poelmans vraagt of de data van de informatiebijeenkomsten zo snel mogelijk bekend gemaakt kunnen worden, met het oog op voorbereiding en aanwezigheid. Begin oktober is er bijvoorbeeld een bijeenkomst over het plan voor een tweede Kaagbaan.

De heer Van Geel antwoordt dat dit een vraag is aan ieder die de organisatie op zich neemt van de verschillende bijeenkomsten en om dat ook kenbaar te maken.

De heer Baarse verzoekt om een algemene agenda voor alle bijeenkomsten. Eenieder kan dan zelf bepalen of en wanneer gereageerd moet worden.

De heer Van Geel merkt op dat de Omgevingsraad Schiphol niet verantwoordelijk is voor wie wat organiseert. Als die kennis aanwezig is, dan kan die wellicht in een systematisch overzicht worden opgenomen. Dit om de verantwoordelijkheid helder te hebben. Het ministerie organiseert een bijeenkomst. Schiphol organiseert een andere bijeenkomst. Met elkaar zal worden geprobeerd om dat in een overzicht samen te brengen. De heer Van Geel merkt vervolgens op dat het secretariaat niet verantwoordelijk kan worden geacht voor het organiseren van bijeenkomsten of het vaststellen van data.

Mevrouw Van der Klis doet de suggestie om consultatiebijeenkomsten waar interessante onderwerpen aan bod komen en waarin velen geïnteresseerd zijn, breder toegankelijk te laten zijn. Vorige week was er een bijeenkomst over LVB-1 met een select gezelschap. Het verzoek is om daar waar mogelijk, bijeenkomsten zo breed mogelijk toegankelijk te maken.

De heer Van Geel beschouwt dit als een verzoek aan allen, die hier in het forum aanwezig zijn, om energie te steken in het publiek kenbaar maken van activiteiten en vergaderingen en vraagt eenieder om deze boodschap ter harte te nemen.

## **2. Stand van zaken evaluatie**

De heer Van Geel geeft een stand van zaken in procedurele zin. Op basis van een tussenevaluatie zijn werkgroepen gestart om onderdelen uit de evaluatie verder uit te werken, onder externe begeleiding van Berenschot. Dat leidde nog niet tot conclusies die wijzen in één richting waar de oplossing gezocht moet worden. Met verschillende betrokkenen en geledingen die ook in het Regioforum aanwezig zijn, vinden gesprekken plaats om te kijken wat mogelijk en haalbaar is. Een aantal bijeenkomsten is al, of wordt nog, georganiseerd. Op het moment dat contouren van oplossingsrichtingen zichtbaar worden, zullen die met elkaar worden besproken. De heer Van Geel heeft voor de zomer aan de minister beloofd dat in december 2020 een advies aan de minister zal worden voorgelegd. Aan die afspraak wil de heer Van Geel zich houden. Als conclusies worden getrokken in bestuurlijke zin (Kabinet en mogelijkerwijs Tweede Kamer) dan moeten de effecten verwerkt worden. Mogelijk lukt dat in het halfjaar daarna. Om die reden is de aanstelling van de heer Van Geel verlengd tot 1 juli 2021, om als kwartiermaker te functioneren voor mogelijke veranderingen of oplossingen die gezocht worden en aanpassingen die wellicht nodig zijn rondom het functioneren van de participatie rondom Schiphol. Dat is het tijdschema en tevens een duiding dat het niet eenvoudig is. Het belang om een oplossing te vinden is aanwezig, maar er zijn diverse opvattingen en inzichten. De verwachting is dat een klimaat kan worden gecreëerd om verschillen te overbruggen. De bewonersverkiezingen hangen hiermee samen. Eerder is al aan de orde gesteld dat het weinig zinvol is om de bewonersdelegatie tijdens de evaluatiefase te veranderen. Gelet op de implementatie per 1 juli 2021 is het verstandig om zittingstermijnen van de leden te verlengen. Een wijziging van het reglement is onderdeel van het voorstel. De heer Van Geel heeft hierover al gesproken met de bewoners. Ze kunnen zich vinden in de voorgestelde verlenging.

De heer Van Geel vraagt of er nog vragen zijn over de stand van zaken van de evaluatie, de te volgen procedure en de bewonersverkiezingen. De heer Van Geel is niet van plan om in deze fase over de inhoudelijke verschillen te spreken. De komende weken worden benut om daarover met elkaar te spreken.

De heer Poelmans geeft aan dat er een relatie is met het rapport van Cohen. Zijn vraag is op welke wijze de heer Van Geel een link legt tussen zijn eigen advies en dat van de heer Cohen.

De heer Van Geel nam kennis van het rapport en heeft daarover gesproken met de heer Cohen. Het idee was om de advisering te betrekken bij de reacties die op de Luchtvaartnota zullen komen.

Afgesproken is dat de heer Van Geel de bouwstenen in het rapport Cohen kan en zal gebruiken voor advies over de participatiestructuur rondom Schiphol. In de advisering zal de heer Van Geel, waar nuttig en mogelijk, verwijzen naar het rapport van Cohen. In formele zin kan de heer Van Geel op dit moment niet uitgaan van een door het ministerie vastgestelde Kader Luchtvaartnota. Het rapport Cohen bevat voldoende bouwstenen die van nut kunnen zijn voor de opbouw van de participatiestructuur.

De heer Nobel kan zich vinden in de verlenging (tot uiterlijk tot 2021), maar niet in het onderzoek naar verbeteringen. De heer Nobel geeft vervolgens aan dat er wordt voorgesteld om niet alleen de termijn te verlengen, maar ook om tussentijds te onderzoeken welke behoeften er zijn vanuit bewonersverkiezingen om het proces te verbeteren. Dat laatste steunt de heer Nobel niet. Daarmee wordt op de zaken vooruit gelopen. Er komt nog een advies. De heer Nobel voorziet dat zaken elkaar gaan doorkruisen.

De heer Van Geel licht toe dat representativiteit en de organisatie van participatie onderdeel van het advies zullen uitmaken. Het staat alle organisaties die aan tafel zitten, vrij om in eigen kring na te denken hoe zij het anders zouden willen doen in een nieuwe structuur. De heer Van Geel gaat ervan uit dat over de totale structuur van participatie uiteindelijk het besluit over zijn advies leidend is. De heer Van Geel hoopt op ieders medewerking om tot een zo gezamenlijk mogelijk gedragen advies te komen.

### **3. Stand van zaken Luchtruimherziening**

De heer Van Geel verwelkomt de heer Vrugt van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De heer Vrugt bedankt voor de uitnodiging om de aanwezigen in een kort bestek mee te nemen in de stand van zaken van het programma Luchtruimherziening en geeft daarbij aan dat dit een belangrijk moment is omdat het voornemen is dat begin december besluitvorming plaatsvindt over het voorkeursalternatief. Vanuit het programma is het aanbod om ook nog een (online) informatiebijeenkomst te houden over de inhoud van het onderwerp.

#### *Presentatie programmadirectie Luchtruimherziening namens het ministerie van IenW*

De heer Van Geel bedankt de heer Vrugt voor zijn toelichting. In reactie op het aanbod voor het organiseren van een informatiebijeenkomst zegt de heer Van Geel dat een dergelijke sessie wenselijk en nuttig is, gelet op het belang van het onderwerp. Een informatiebijeenkomst zal georganiseerd worden waarbinnen de details besproken kunnen worden. Met die afspraak in het achterhoofd vraagt de heer Van Geel of er op dit moment punten aan de orde moeten worden gesteld.

De heer Poelmans meent dat er sprake is van een ambitieuze, nieuwe inrichting van het luchtruim. De vraag is of het mogelijk is om kwetsbare gebieden te vermijden in de Randstad waar al veel woningen zijn en waar meer woningen worden gebouwd. De vraag is of die ambitie realiseerbaar is. In het verlengde daarvan vraagt de heer Poelmans of vaste naderingsroutes essentieel zijn in het verminderen van hinder en het vermijden van kwetsbare gebieden.

De heer Döpp heeft een vraag over de genoemde grens van 1.800m waaronder de leefomgeving leidend is in het routeontwerp. Hij heeft vernomen dat er nog uitgebreide informatie in het voorkeursscenario komt. De heer Döpp vraagt zich af of dicht bij Schiphol de winst van 1.800m, 2.000m of 2.200m qua klimaat en impact op geluid erg groot is. De concrete vraag is of het mogelijk is om in dit stadium inzichtelijk te maken wat die 1.800m concreet voor uitvliegroutes betekent. Dat is een andere manier om de discussie te voeren.

De heer Dinjens merkt op dat het goed is om te kijken naar de geluidseffecten van de verschillende keuzes. Hij vraagt zich af of 6.000ft effect heeft op zijn gemeente. Het is belangrijk om inzicht te hebben in de exacte gevolgen, zodat de samenleving weet waartegen ja of nee wordt gezegd. De heer Dinjens is een voorstander van 6.000ft, maar zijn zorg betreft de uitzonderingsbepalingen die voor afwijkingen kunnen zorgen. In theorie is 6.000ft nu al een norm, maar in de praktijk niet, omdat er volgende de heer Dinjens van afgeweken wordt.

De heer Akkerman sluit aan bij de vraag over de onderbouwing van 1.800m en de consequenties daarvan richting Schiphol. Concentratie is mooi, maar wat betekent het voor bewoners dicht bij Schiphol? Het heeft effect op besluiten over het hoger gelegen luchtruim. De heer Akkerman is benieuwd of ook een scenario zonder Lelystad wordt meegenomen. Het zou kunnen helpen om een probleem op te lossen in het kader van de luchtruimherziening. Een bepaald percentage kan worden afgewikkeld volgens de genoemde voorkeursladder. Er zal ook een percentage zijn dat niet volgens de voorkeursladder kan worden afgewikkeld. De heer Akkerman vraagt zich af of in beeld wordt gebracht hoe groot dat percentage is en wat daarvan de consequenties zijn. Volgens de ladder kan een bepaald aantal vliegtuigen worden afgehandeld. Dan zou kunnen worden geaccepteerd dat niet meer vliegtuigen worden afgehandeld dan binnen de ladder afgehandeld kunnen worden.

De heer Nobel bedankt voor de presentatie. De luchtruimherziening gaat veel betekenen. Er komt een dilemma tussen enerzijds duurzaamheid en anderzijds leefbaarheid en geluid. De heer Nobel vindt het moeilijk om in te schatten wat de effecten zullen zijn van de luchtruimherziening. Voorkomen moet worden dat alleen gekeken wordt naar duurzaamheid.

De heer Baarse verwachtte dat zou worden uitgegaan van het twee-plus-één-baansysteem op Schiphol. Het twee-plus-twee-baansysteem zou een uitzondering moeten blijven. Twee startbanen en één landingsbaan; twee landingsbanen en één startbaan. De heer Baarse vraagt wat de uitgangspositie is bij het berekenen van de capaciteit.

De heer Spaanderman zijn grootste zorg zijn de vaste benaderingsroutes. Het is hem niet duidelijk wanneer voor het eerst zicht komt op die routes. Hij verwacht met name op dat onderdeel veel weerstand vanuit de bevolking. Het wordt een essentieel onderdeel, dat een grote impact zal hebben op de leefbaarheid in de omgeving en vraagt wanneer de eerste schets van die benaderingsroutes komt.

De heer Looman vraagt of de vaste naderingsroutes vlak bij het vliegveld altijd tien of vijftien kilometer rechtdoor blijven vliegen of dat er mogelijkheden komen om daarin te variëren. Dat zou een ontlasting kunnen zijn voor de grote groep bewoners die onder de Buitenveldertbaan woont.

De heer Van Geel verzoekt de heer Vrugt om in algemene zin te reageren op vragen, die sterk gericht zijn op de gevolgen en effecten van verschillende maatregelen. In de voorgestelde informatiesessie kan op detailniveau over de verschillende onderdelen worden gesproken.

De heer Vrugt benadrukt dat dit niet het finale besluit is over de luchtruimherziening. Het is een voorkeursbesluit. Er wordt een richting ingeslagen. In de volgende fase wordt op weg gegaan naar een programmabesluit. Daarin komen de meer concrete zaken op tafel. Of de luchtruimherziening realistisch is moet nog blijken. Eerst moet er een ambitie zijn. De opgekomen dilemma's hebben te maken met keuzes over hoogtes, routes en gebieden op de grond. Het is wenselijk om die dilemma's te delen en deze niet aan de tekentafel, of in Den Haag te bedenken, maar vooral daarover het gesprek aan te gaan. Uiteindelijk ligt er een luchthaven die bereikbaar moet zijn, maar wel op een manier die men met elkaar het meest verantwoord vindt en dit concept helpt daarbij. Het werkt met vaste

naderingsroutes en het CDO-/CCO-concept. Over de vraag wat dat concreet betekent, zegt de heer Vrugt dat bij de voorkeursbeslissing een generiek geluidsprofiel komt, los van de concrete specifieke situaties. Naast Schiphol spreekt het programma ook met Eindhoven, Rotterdam en Groningen. Het is een nationaal programma. Inzichtelijk wordt gemaakt wat in generieke zin het geluidseffect kan zijn en wanneer dit concept wordt toegepast. Het eerste ontwerp komt in de volgende fase aan bod en 2021 en 2022 worden gebruikt om zaken uit te werken. Het gaat dan zeker ook over de geluidseffecten. De genoemde 6.000ft geldt ook in generieke zin en geldt niet alleen voor Schiphol. Het wordt als uitgangspunt gebruikt voor het Nederlandse luchtruim. Er is ook gekeken naar hoe andere landen dat doen. Circa 80% van meldingen die bij BAS bekend zijn, lopen tot dat geluidsniveau. Een groot deel van de meldingen heeft te maken met vliegbewegingen onder 6.000ft. Stel dat tot 6.000ft vanuit geluid primair wordt uitgevlogen en dan meteen daarop alleen vanuit de kortste route, dan zou dat op dat moment betekenen dat dwars over woonkernen, of over de stad Amsterdam wordt gevlogen. Met elkaar moeten steeds de consequenties van dit uitgangspunt in beeld worden gehouden. Het is een uitgangspunt waarmee op dit moment wordt gewerkt en waarvan de programmadirectie denkt dat het valide is. Het kabinet is voornemens Lelystad november 2021 te openen. Als de politiek besluit tot uitstel dan zit Lelystad nog steeds in de scope. Als het helemaal van de haak valt, dan is het luchtruim wat minder complex. Voor het programma levert dit geen ingewikkeld vraagstuk op. Het baangebruik werd aan de orde gesteld. Het programma ziet het als haar opdracht om te werken met combinaties van vaste naderingsroutes met continu klimmen en dalen. Ook zal in beeld worden gebracht hoe zich dat verhoudt tot het baangebruik bij Schiphol. Het programma is zich bewust van de afspraken die daarover bestaan en die in het NNHS zijn opgenomen. Met het oog op de verdere toekomst is het belangrijk om te kijken naar wat de effectiviteit van dit concept doet binnen verschillende varianten voor baangebruik, voordat de definitieve keuze in de volgende fase aan de orde is.

De heer Dinjens vraagt wanneer het geluidsprofiel voorhanden is. Dat zal een belangrijk kader zijn voor besluitvorming. Tevens vraagt de heer Dinjens welke methodiek wordt gebruikt.

De heer Vrugt antwoordt dat het specifieke antwoord volgt. Het geluidsprofiel komt met de besluitvorming op tafel. De kern van de voorkeursbeslissing is het voorkeursalternatief. Met de voorkeursbeslissing ligt een Milieu Effectrapportage op tafel, met daarbij het geluidsprofiel.

De heer Van Geel bedankt de heer Vrugt voor de beantwoording van vragen. Er is een goed overzicht gegeven van de aard van de opmerkingen. In de te organiseren informatiesessie kan verder van gedachten worden gewisseld.

#### **4. Gebruiksprognose 2021**

De heer Van Geel geeft de heer Bijsterbosch van Schiphol het woord.

##### *Presentatie Gebruiksprognose 2021 door Schiphol*

De heer Van Geel bedankt de heer Bijsterbosch voor de presentatie en meldt dat op verzoek van het ministerie van IenW een contra-expertise heeft plaatsgevonden. Daarover kunnen nu ook vragen worden gesteld.

Mevrouw Van der Velde-Menting vraagt naar de prognose voor de nachtvluchten.

De heer Döpp vraagt hoe Schiphol omgaat met *slots* die terugkomen in de pool. Een aantal kleinere luchtvaartmaatschappijen is failliet gegaan. Het zou vervelend zijn als die direct worden vergeven aan vluchten die niet vallen binnen selectiviteit en netwerkqualiteit. Tijdens de kredietcrisis zijn daar slechte ervaringen mee opgedaan. De *slots* werden uitgegeven aan vluchten die men liever niet op

Schiphol heeft. De vraag is hoe dit wordt opgepakt, gezien de uitspraak 'Building Back Better' van de heer Benschop.

De heer Akerman heeft ook een vraag over nachtvluchten. Relatief gezien groeit het aantal nachtvluchten, maar de Milieufederatie Noord-Holland zal met een oproep komen aan LVNL, Schiphol en de maatschappijen om het aantal nachtvluchten te verminderen. Dat kan mede doordat het veel vakantievluchten betreft. Die oproep zal ook aan het Regioforum worden toegezonden met de vraag om vanuit de sector en LVNL een reactie te geven.

De heer Bijsterbosch antwoordt dat in de Gebruiksprognose 2021 geen hoger aantal nachtvluchten dan normaal is opgenomen. Het aantal komt uit op 31.000. Dat ligt in de lijn der verwachting. De vraag over *slots* kan het beste worden gesteld aan de heer Van der Meer.

De heer Van der Meer antwoordt dat het te verwachten aantal nachtvluchten in de buurt van 31.000 lag. De afgelopen twee jaren is de realisatie op ongeveer 30.000 uitgekomen. In de nacht is nog steeds ruimte voor 32.000 vluchten. In een 'normaal' jaar worden *slots* nog steeds gerealiseerd in de nacht. Dit jaar ziet men dat de realisatie lager ligt als gevolg van COVID. Op de vraag over capaciteitsdeclaratie zegt de heer Van der Meer dat rekening is gehouden met faillissementen en *slots* die, als gevolg daarvan, terugkomen. Die zijn in de capaciteitsdeclaratie van afgelopen winter al niet meer toegevoegd en voor de zomer van 2021 zijn ze ervan af gehaald. In de berekening ziet men een lager aantal in vergelijking met de voorgaande capaciteitsdeclaraties. In 2015 tot en met 2017 was er een enorme toename van verkeer. Een dergelijke situatie wil Schiphol niet meer. Het is van belang dat niet alleen wordt gekeken naar de kwaliteit van het netwerk, maar ook naar de kwaliteit van de leefomgeving nabij Schiphol. Schiphol wil het aantal vliegbewegingen op een gecontroleerde en gematigde manier laten terug groeien naar het oude niveau van 500.000. Dit is één van de middelen dat is ingezet.

De heer Van Geel zegt dat de vraag voorligt of het verkeer voor het komende gebruiksjaar binnen de criteria van gelijkwaardigheid blijft.

De heer Poelmans is van mening dat de Omgevingsraad een oordeel moet geven over de vraag of voldaan is aan gelijkwaardigheidscriteria, maar ook of voldaan is aan de regels. Eén van de regels is de 50/50-regel. Die regel betekent dat er in de toekomst een andere norm moet komen tussen netwerkqualiteit en omgevingskwaliteit. Deze Gebruiksprognose voldoet qua aantallen aan de huidige regels, maar de toekomstige regel over de omvang en de 50/50-regel betekent een daling van het plafond en de hinderbeperkende maatregelen. De hinderbeperkende maatregelen moeten volgens de heer Poelmans in de toekomst voldoen aan de nieuwe plafondeis.

De heer Dinjens vindt het vreemd dat als het jaar op jaar 30k is geweest, nu wordt uitgegaan van 31k. De minister heeft de wens geuit om snel een LVB1 te sluiten op 29k. Het is voor de heer Dinjens niet helder waarom nu wordt uitgegaan van 31k. Het lijkt alsof Schiphol ervan uitgaat dat LVB1 er niet gaat komen en hoger gaat staan dan door de minister als uitgangspunt genomen wordt.

Mevrouw Van der Velde-Menting sluit zich aan bij wat de heer Dinjens naar voren heeft gebracht.

De heer Van Geel verzoekt de heer Bijsterbosch om nader in te gaan op de opmerking over het aantal van 31.000.

De heer Bijsterbosch zegt dat de verwachting is dat het aantal van 31.000 naar beneden bijgesteld zal worden. Het aantal van 31.000 is een aanname, die destijds is gedaan.



De heer Van der Meer antwoordt aanvullend dat conform het Luchthavenverkeersbesluit in de nacht jaarlijks maximaal 32.000 bewegingen mogen plaatsvinden. Dat is de basis voor de Gebruiksprognose voor dit jaar. De aanstaande afspraak, dat wordt teruggegaan naar 29k, is in voorbereiding. 32k is nog steeds de basis van de Gebruiksprognose. Waarom wordt uitgegaan van 31.000 en niet van 30.000 is omdat de Gebruiksprognose bedoeld is om aan te tonen dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria, met een maximaal volume dat het binnen het kader past.

De heer Van Geel constateert dat het in formele zin correct is om te doen zoals voorgesteld; rondom de informatievoorziening en de Gebruiksprognose is straks nieuw beleid van toepassing. De behoefte bestaat om voortdurend op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in de komende tijd. Schiphol neemt het initiatief om de komende periode, bijna wekelijks, informatie te verstrekken.

De heer Nobel reageert nog aanvullend op de heer Dinjens dat in de Gebruiksprognose wordt uitgegaan van een nachtvolume tussen de 23.000 en 31.000.

De heer Poelmans geeft aan dat volgens hem Schiphol in het jaar 2021 niet voldoet aan de 50/50-regel, die met ingang van 2021 van toepassing is.

De heer Van Geel constateert in formele zin dat het advies geformuleerd kan worden zoals het nu voorligt en dat in dit overleg kanttekeningen zijn geplaatst. In de werkgroepen is ruimte gegeven om hierover te spreken. De heer Van Geel roept op om in de werkgroepen dat overleg te laten plaatsvinden. Dat maakt het voor het bestuurlijk overleg in het Regioforum wat eenvoudiger.

## **5. Hinderbeperking**

De heer Van Geel geeft aan dat het Regioforum er niet in geslaagd is om in het kader van hinderbeperking een eenduidige lijn te volgen. Het secretariaat onderzocht op basis van de eerdere bespreking in het forum wat de mogelijkheden zijn. De verkenning die is uitgevoerd na de vorige vergadering leidde niet tot een gemeenschappelijk standpunt. In een oplegnotitie is aangegeven wat de verschillende punten zijn.

De heer Akkerman wil onderscheid maken tussen de hinderbeperkende maatregelen van Schiphol en de maatregelen die Milieufederatie Noord-Holland heeft voorgesteld. Het is noodzakelijk dat er een objectief kader komt op basis waarvan kan worden vastgesteld of de hinder vermindert. Die oproep wordt door de Milieufederatie gedaan richting Schiphol en het ministerie. De maatregelen die Milieufederatie Noord-Holland heeft voorgesteld kunnen consequenties hebben voor de capaciteit op Schiphol, dus ook voor de piekcapaciteit. De oproep aan Schiphol en het ministerie is erop gericht om die hinderbeperkende maatregelen inzichtelijk te maken, of deze consequenties tot gevolg hebben en zo ja, wat de gevolgen zijn voor de capaciteit op Schiphol. Het is vooral aan het ministerie om de hinderbeperkende maatregelen en de consequenties daarvan voor de capaciteit serieus te onderzoeken. De heer Akkerman is benieuwd of de bestuurders deze oproep ondersteunen.

De heer Van den Heuvel heeft een opmerking over de startprocedures en wat er staat vermeld over NADP1 en NADP2. Vanuit het bestuurlijk cluster Groene Hart is een voorstel gedaan. Het is nu niet verwerkt zoals dat het cluster voor ogen stond. In het verleden zijn besluiten genomen, maar nog nooit heeft iemand het Regioforum of de Alderstafel onfeilbaarheid toegedicht. De tijden, omstandigheden en het politieke klimaat zijn veranderd. Gezien het dilemma dat zojuist aan de orde werd gesteld in het kader van de luchtruimherziening, zou de heer Van den Heuvel ervoor willen pleiten dat, als naar startprocedures wordt gekeken ook NADP1 nadrukkelijk betrokken blijft worden vanwege de evidente

voordelen in die procedure. Er wordt in Europa gewoon nog volgens die procedure gevlogen en alle opties zouden open gehouden moeten worden.

De heer Van Geel acht het weinig zinvol dat het Regioforum en het secretariaat hier nog veel tijd aan besteden. De heer Van Geel betreurt het verloop en hoopte dat dergelijke ontwikkelingen een basis zouden zijn voor toekomstig overleg over belangrijke zaken die de regio raken. De vraag is hoe het nu verder zou moeten gaan. In navolging op de inbreng van de heer Akkerman is de vraag hoe Schiphol en het ministerie met hinderbeperkende maatregelen omgaan en hoe dat proces verder verloopt. De heer Van Geel stelt voor om het proces te schetsen en daarover met elkaar te spreken. De behoefte bestaat om, gegeven deze situatie, te weten hoe het proces verder gaat.

De heer Van der Meer vertelt dat in maart jl. is gestart met de consultatie van het plan. Het plan is gepubliceerd op de website. Eenieder werd in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven. Vanwege COVID-19 lukte het helaas niet om op locatie af te spreken. Afgelopen maand is daarmee wel gestart; er waren sessies in diverse gemeenten en webinars. Eind oktober 2020 wordt de consultatie afgerond. Alle input wordt meegenomen, ook de bundeling van de maatregelen door de Omgevingsraad Schiphol. In samenwerking met LVNL zal beoordeeld worden of de input wel of geen plek krijgt in het Hinderreductieplan. Alle ingekomen suggesties worden voorzien van een reactie. In de komende tijd zal open en transparant worden gecommuniceerd. Eind van dit jaar worden het plan zelf, als ook de wijze waarop de consultatie en participatie zijn uitgevoerd en de reactie op alle ingekomen stukken overhandigd aan de minister.

De heer Van Bergenhenegouwen zegt dat als het ministerie het plan van Schiphol en LVNL heeft ontvangen, dat inhoudelijk zal worden beoordeeld. Naast het beoordelen van de inhoud van de voorstellen, wil het ministerie ook inzichtelijk krijgen hoe de consultatie is verlopen en welke afwegingen ten grondslag hebben gelegen aan de manier waarop voorstellen die zijn gedaan. Er wordt gekeken naar de ambitie en de uitvoerbaarheid. Het ligt in de rede dat het ministerie een externe partij zal vragen om mee te kijken. Uiteindelijk is het een voorstel van de sector. Schiphol en LVNL hebben bij de start van dit project aangegeven dat het een adaptief plan moet zijn. Als het plan eenmaal is vastgesteld en tot uitvoering wordt gebracht, dan komt het proces in een schema terecht, waarin ook weer nieuwe voorstellen kunnen worden toegevoegd. Over de wijze waarop het ministerie omgaat met voorstellen vanuit de Natuur- en Milieufederatie en de effecten die hinderreductiemaatregelen kunnen hebben op de capaciteit, merkt de heer Van Bergenhenegouwen op dat het herkenbare voorstellen zijn, die ook in zienswijzen op de Luchtvaarnota naar voren zijn gebracht. Dit soort aspecten worden binnen de kaders van de Luchtvaartnota beoordeeld. In de Nota van Beantwoording bij de definitieve Luchtvaartnota komen die aspecten terug.

De heer Poelmans geeft aan dat de bewonersdelegatie met teleurstelling kennis heeft genomen van de huidige situatie. Er is een directe relatie met de toekomstplannen waaraan wordt gewerkt. Daartoe ligt er een taak bij de huidige en toekomstige ORS. Het plan van Schiphol waarop veel kritiek is omdat het onvolledig is, moet volgens de heer Poelmans besproken worden in een regionaal overlegorgaan. De consequenties op het gebied van netwerkqualiteit en de omvang van de sector moeten worden gecompenseerd door hinderbeperkende maatregelen. In het kader van de advisering over de toekomst van de ORS staat de omgevingskwaliteit, als positief ervaren, centraal. Daaraan zijn alle partijen geëngageerd. De huidige voorstellen zoals die er nu liggen, zijn onvoldoende in omvang en aanvang. Het grootste bezwaar is dat het geen integrale benadering is. De bewonersdelegatie doet een beroep op het Rijk, als verantwoordelijke voor de totale luchtvaartpolitiek, om te bewerkstelligen dat er een evenwichtige en integrale benadering komt met inbreng van omgeving en bewoners, zodat een maximale invloed kan worden uitgeoefend op de kwaliteit van de leefomgeving. Verdere discussie is alleen zinvol indien er een dergelijke integrale benadering komt die verder reikt dan losse

maatregelen. Dat wil zeggen dat gekeken wordt naar cumulatieve effecten van het gehele pakket op lokale hinder. Dat daarbij zowel de maatregelen van Schiphol en het ministerie (rond luchtvaartbeleid) worden beschouwd. En, dat het volume een uitkomst is vanuit dat wat de omgeving kan dragen en geen uitgangspunt, zoals bij de analyse van aanvullende maatregelen. Op dit moment ontbreekt de feitenbasis voor een goede discussie over het Schipholplan en aanvullende maatregelen en de effecten daarvan voor lokale hinder (in traditionele criteria zoals EGH evenals aanvullende criteria zoals aantallen vliegbewegingen, lokale rustperiodes, frequenties en verdeling over het etmaal van vliegbewegingen). Tot slot geeft de heer Poelmans aan dat de bewonersdelegatie de discussie over hinderbeperking op de plek wil waar die hoort: in het regionale overleg.

Mevrouw Visser komt terug op de procedure zoals zojuist vanuit het ministerie werd toegelicht. Het is goed dat wellicht door een externe partij wordt gekeken naar alle maatregelen. Er ligt inmiddels een behoorlijke lijst van aanvullende maatregelen. Mevrouw Visser vraagt of er nog een moment komt waarop het Regioforum c.q. de Omgevingsraad Schiphol een terugkoppeling ontvangt, voordat het voorstel naar de minister gaat en dus voordat de maatregelen door Schiphol zelf in het plan worden verwerkt.

De heer Van Geel vat samen dat de opmerking van de heer Poelmans een statement betreft van de bewonersdelegatie ten aanzien van de voorstellen in relatie tot het grote geheel, maar ook tot de rol van de ORS nu en in de toekomst. Mevrouw Visser stelde vragen over de procesgang rondom de feitelijke voorstellen die voorliggen. De heer Van Geel verzoekt de heer Van der Meer om een reactie te geven.

De heer Van der Meer zegt dat op het moment dat het plan wordt verstuurd naar de minister, een terugkoppeling volgt in het Regioforum. Mevrouw Visser zegt dat dit betekent dat het Regioforum pas wordt geïnformeerd als het plan aan de minister is gezonden en niet daarvoor. De heer Van der Meer verwacht dat de informatie ongeveer gelijktijdig komt. De exacte planning kent hij niet.

De heer Van Geel sluit dit agendapunt af met de woorden zoals hij die aan het begin formuleerde: het is zoals het is. Als voorzitter respecteert hij de ingenomen standpunten.

## **6. Werkgroep Uithoorn**

De heer Van Geel geeft aan dat een ambtelijke werkgroep heeft verkend of optimalisaties gerealiseerd kunnen worden op de betreffende route. Dit heeft geresulteerd in een aantal vragen die nu voorliggen en bevindingen over wat kansrijk of minder kansrijk is. De vraag ligt voor om de verkenning al dan niet voort te zetten, vervolgens opdracht te verstrekken aan de werkgroep om aanvullende informatie te vergaren en het besluit om deze maatregelen uit te stellen tot het Regioforum van 11 december 2020.

De heer Kabout spreekt namens de gemeenten Uithoorn en Aalsmeer. Bij deze maatregelen ligt het gevaar op de loer dat hinder verschoven wordt. Het gaat nu om een procesvoorstel, er wordt gesproken over mitigerende maatregelen. De beide gemeenten zouden graag zien dat het ook gaat over compenserende maatregelen. Daarnaast zijn dit jaar in Aalsmeer diverse meetpunten opgesteld via SensorNet. Gemeente Aalsmeer stelt voor dat die meetresultaten gebruikt worden. Ongeacht uitkomst van het onderzoek kan invoering van de maatregelen alleen aan de orde zijn als sprake is van een samenhangend geheel, waarbij alle gemeenten en woonkernen erop vooruit gaan. Het bestuurlijk cluster Amstelland-Meerlanden kan met genoemde kanttekening instemmen met de beslispunten, zoals voorgesteld. Het is prima om het onderzoek voort te zetten, met daarbij de aandachtspunten dat mitigeren ook compenseren moet zijn en dat de meetresultaten van SensorNet gebruikt worden.

De heer Baarse sluit zich aan bij wethouder Kabout. Volgens de heer Baarse is er sprake van zeer ernstige hinder. De verschillen tussen de mate van hinder moet worden meegenomen in de microklimaten en cluster Aalsmeerbaan binnengebied ondersteunt het onderzoek.

De heer Van Geel constateert dat beide besluiten die betrekking hebben op de werkgroep positief worden genomen. Conform het voorstel zal opdracht aan de werkgroep worden verstrekt.

## **7. Rondvraag**

De heer Van Geel constateert dat er geen opmerkingen zijn op het verslag van het Regioforum van 19 juni 2020 en zal openbaar worden gemaakt.

De heer Haverkort vraagt of de bijeenkomst over LVB1 op 1 oktober jl. heeft plaatsgevonden. De uitnodiging van het secretariaat richting de bewonersdelegatie bereikt de heer Haverkort niet.

Mevrouw Van der Helm deelt mede dat LVNL heeft aan het secretariaat heeft gevraagd om een werkgroep op te richten voor de bocht bij Uitgeest. Met de werkgroep zal gekeken worden naar een optimalisatie voor de nachtroute richting de Polderbaan. Het is in navolging van wat is gerealiseerd bij de Zwanenburgbaan.

De heer Baarse verzoekt het secretariaat om een stand van zaken van het project Meten en Rekenen.

De heer Spaanderman reageert op de mededeling van mevrouw Van der Helm en geeft aan graag te willen deelnemen aan die werkgroep. Daarnaast voert de heer Spaanderman, als inwoner en clustervertegenwoordiger Uitgeest en omgeving, graag een bilateraal gesprek met mevrouw Van der Helm om dit geheel te organiseren.

De heer Van den Heuvel constateert dat de website van BAS een nieuwe gedaante heeft gekregen. Daarmee is de informatie op de website summierder geworden. Kaarten met geluidscontouren, vliegroutes, aantal vliegbewegingen per route en andere achtergrondinformatie ontbreken. Bestuurlijk cluster Groene Hart vraagt of de informatie die voorheen op de BAS website stond, kan worden teruggebracht.

De heer Van Geel neemt aan dat de betrokkenheid van Uitgeest wordt vormgegeven. Mevrouw Van der Helm antwoordt dat de werkgroep binnen de ORS wordt georganiseerd. Uiteraard is mevrouw Van der Helm bereid tot het voeren van een één-op-één gesprek.

De heer Nobel is verbaasd dat niet alle bewoners van de bewonersvertegenwoordiging uitgenodigd zijn voor bijeenkomsten. De heer Nobel pleit ervoor dat breder te trekken.

De heer Weggeman geeft aan dat de aanmelding van de heer Spaanderman voor de werkgroep Uitgeest staat genoteerd en dat hij zal worden uitgenodigd. De heer Weggeman vervolgt met de mededeling dat het secretariaat, op het moment dat het ministerie LVB1 bijeenkomsten aankondigde, een uitvraag heeft gedaan onder alle leden van het Regioforum om aan te geven of er belangstelling was om de bijeenkomsten bij te wonen. Zij die zich meldden, zijn uitgenodigd. Het secretariaat zal in het vervolg een reminder sturen om zich ervan te vergewissen dat een bericht iedereen bereikt heeft. In antwoord op de vraag van de heer Baarse geeft de heer Weggeman een stand van zaken over Meten en Rekenen. In maart 2020 ontving de ORS een brief van de programmamanager van het nationaal programma. In die brief wordt ondersteuning aangeboden vanuit het consortium van experts (RIVM, NLR, KNMI) bij de totstandkoming van de Regionale Meetstrategie. Het consortium wordt door het ministerie gevraagd om te reflecteren op het voorstel dat eerder in ORS-verband is opgesteld. In de

zomerperiode is daarin energie gestoken. Het consortium kwam bijeen en bepaalde welke feitelijke vragen aan het secretariaat en ook aan Schiphol zouden moeten worden gesteld. Die informatie is aangeleverd in de zomerperiode. In de afgelopen week werd een eerste bijeenkomst gehouden met de experts. Daarin werden de tussentijdse bevindingen kenbaar gemaakt, met een aantal vervolgvragen. Die informatie zal de komende weken worden aangeleverd. De verwachting is dat ruimschoots voor de volgende vergadering van het Regioforum de werkgroep Informatievoorziening bijeengeroepen kan worden om door het consortium geïnformeerd te worden over de inhoud van de reflectie en verbindingen met het destijds gepresenteerde ORS-plan in het kader van de Regionale Meetstrategie.

De heer Van der Meer reageert op de vraag van de heer Van den Heuvel. Het is bekend dat op de nieuwe website van BAS een aantal gegevens ontbreken. Daaraan wordt gewerkt. Als er specifieke zaken zijn die naar de mening van de heer Van den Heuvel niet mogen ontbreken op de website, dan wordt hij verzocht dat rechtstreeks aan de heer Van der Meer te melden.

Mevrouw Visser heeft een opmerking naar aanleiding van de informatiebijeenkomst over LVB1. De bewoners hebben daaruit geconstateerd dat dreigt dat een niet functionerend NNHS-systeem straks wordt gecodificeerd. De bewoners vinden dat een zorgelijke ontwikkeling. Mevrouw Visser weet dat het Regioforum daar geen formele rol in heeft, maar wil het gemeld hebben.

De heer Van Geel bedankt voor de inbreng. De volgende vergadering van het Regioforum staat gepland op 11 december 2020. De heer Van Geel zal de komende maanden met een aantal leden contact hebben in het kader van de afronding van zijn evaluatie en de voorstellen voor de toekomst van de ORS.

#### **Actie- en besluitenlijst**

- LVNL stelt een aanvullende notitie op over de afwegingen die gemaakt worden bij vliegschema's en routes. Mevr. Van der Helm heeft aangegeven open te staan voor bilateraal besprek over specifieke locaties en de vragen die daarover zijn;
- Het ministerie van IenW nodigt de leden uit voor een (online) informatiesessie over de Luchtruimherziening.
- Het secretariaat maakt het verslag Regioforum 19 juni 2020 openbaar;
- Op verzoek van LVNL richt het secretariaat van de ORS een werkgroep 'Bocht bij Uitgeest' op. Dhr. Spaanderman meldde zich reeds aan;
- Het secretariaat verzendt uitnodigingen en aankondigen voor informatiebijeenkomsten breed en zoveel mogelijk gebundeld, gevolgd door een reminder;
- De werkgroep Informatievoorzieningen zal weer bijeen geroepen worden in het kader van Regionale Meetstrategie/consortium 'Meten en Rekenen' voor een voorlichting aan werkgroep.
- Aan de werkgroep Uithoorn is de opdracht verstrekt om aanvullende informatie te vergaren en dit besluit terug te laten komen in het Regioforum in december.
- Het Regioforum stemt, met de gemaakte kanttekeningen, in met het conceptadvies vanuit de ORS aan de minister van IenW.
- Het secretariaat legt het besluit tot verlenging van de zittingstermijnen voor aan de vertegenwoordigen de delegaties.