

## Verlag Regioforum – 1 april 2022

### Aanwezig:

Dhr. P.L.B.A. van Geel  
Dhr. G.J. Hermelink  
Mw. N. Bruinenga  
Mw. T. Koekkoek

Voorzitter  
Secretaris  
Secretariaat ORS  
Secretariaat ORS

Dhr. S. Akkerman  
Dhr. J. van Bergenhenegouwen  
Dhr. J.B. van Oosterom  
Dhr. M. Repko  
Dhr. J. Strijtveen  
Dhr. R. Tieman  
Dhr. C. Vlasblom

Directeur Milieufederatie Noord-Holland  
Programmadirecteur Schiphol, ministerie IenW  
Plv. projectdirecteur Schiphol, ministerie IenW  
Manager Capacity Management & Analytics, LVNL  
Manager Public & Community Affairs, Schiphol Group  
Public Affairs Manager, VNO-NCW West  
Manager Flight Projects & Innovation, KLM

### Bewonersdelegatie:

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

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

### 2<sup>e</sup> ring

Mw. I.L. Vos  
Dhr. D. Abels

Het Notuleercentrum  
Kwartiermaker maatschappelijke participatie Schiphol,  
ministerie IenW

Dhr. L. Baarse  
Dhr. V. Bijsterbosch  
Dhr. R. Broersen  
Dhr. T. Goemans  
Dhr. J. Griese  
Mw. M. Horfarter  
Mw. N. Boutachekourt-Khabazi  
Dhr. R. van der Laan  
Dhr. E. de Leeuw  
Dhr. V. Rambaran  
Dhr. T. Sandoval Garcia

Kiesman  
Advisor Capacity Management, Schiphol Group  
Strategy expert, LVNL  
Omgevingsmanager Schiphol Airport, ministerie IenW  
Kiesman  
Kiesvrouw  
Beleidsadviseur, ministerie van IenW  
Kiesman  
Kiesman  
Programmamanager geluidsaanpak, ministerie IenW  
Beleidsadviseur programmadirectie Schiphol, ministerie  
IenW  
Senior beleidsmedewerker luchtvaart, ministerie IenW  
Omgevingsmanager regionale luchthavens, ministerie  
IenW

Mw. D. Teunissen  
Mw. I. Voesten

**Afwezig:**

Dhr. P. Hesp

Buitenveldertbaan buitengebied

Dhr. H. Kooiman

KLM

**1. Opening en mededelingen**

De heer Van Geel opent de vergadering en heet iedereen welkom op de onlinebijeenkomst van het Regioforum. Helaas kon niet fysiek bijeen worden gekomen, vanwege de onzekere verwachtingen omtrent het weer. Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Kooiman (KLM) en de heer Hesp (Buitenveldertbaan buitengebied). De vergadering wordt opgenomen uitsluitend ten behoeve van het verslag.

*a. Mededelingen*

De heer Van Geel meldt enkele wisselingen in het Regioforum. De heer Van Oosterom van het Ministerie van IenW wordt verwelkomd.

De heer Strijtveen is in plaats van de heer Van der Scheer gekomen namens Schiphol Group.

Enige tijd geleden voerde de heer Van Geel een gesprek met minister Harbers over de ORS en Schiphol. De minister vroeg de heer Van Geel de kernpunten van zijn advies toe te lichten en aan te geven hoe hij tegen de situatie aankijkt. Door de heer Van Geel is benadrukt dat het zeer wenselijk is om op korte termijn besluiten te nemen over de status en de positie van de MRS en dat daaraan hard wordt gewerkt door velen. De minister heeft dat onderschreven. In de breedte rondom het dossier Schiphol wil hij een aantal belangrijke, samenhangende besluiten nemen. Hij vindt de wijze waarop bewonersparticipatie daarin een rol krijgt belangrijk.

De wedervraag van de minister was of de heer Van Geel bereid is om tot januari 2023 zijn huidige rol als voorzitter te vervullen. De heer Van Geel is akkoord, maar heeft wel aangedrongen op spoedige besluitvorming over de toekomst en op het starten van een tijdige opvolgingsprocedure, in overleg met alle betrokkenen.

De minister heeft een werkbezoek gebracht aan de regio Schiphol. De rondleiding door mevrouw Visser en de heer Poelmans, namens de verschillende clusters, heeft indruk gemaakt op de minister.

De heer Repko heeft een mededeling over het gebruik van de Polderbaan. Als gevolg van COVID-19 is er een krapte aan luchtverkeersleiders. COVID-beperkingen en het door COVID sterk gereduceerde verkeersvolume zorgde ervoor dat er in de afgelopen jaren slechts enkele leerlingen hun opleiding konden afronden. De krapte wordt vergroot door verkeersleiders die de komende tijd met pensioen gaan of al met pensioen zijn gegaan. Om het rooster passend te maken is LVNL genoodzaakt geweest om in de periode van 13 februari tot en met 26 maart de dienstregeling aan te passen. Op twee momenten in de avond, wanneer normaal gesproken de Polderbaan ingezet zou zijn, is in plaats daarvan de Zwanenburgbaan ingezet. Sinds 27 maart is er een proef gestart, waarbij op diezelfde twee momenten in de avond het vliegverkeer op de Polderbaan vanaf Toren Centrum wordt afgehandeld. Hierdoor kan op die momenten wel de Polderbaan worden ingezet. Dat gebeurt volgens de procedure die ook in de nacht gebruikt wordt. Dat betekent dat er meer afstand gehouden moet worden tussen de vliegtuigen waardoor de capaciteit lager is.

De heer Van Geel vraagt of er vanuit de leden nog mededelingen zijn.

De heer Akkerman deelt mee dat onlangs een onderzoek naar buiten is gebracht over nieuwbouwlocaties rondom Schiphol. Daaruit blijkt dat er meer dan honderd nieuwbouwlocaties zijn (circa 150.000 woningen) rondom Schiphol die binnen de WHO-contour voor geluidsoverlast vallen. De oproep van de Milieufederatie Noord-Holland is om daaraan wat te gaan doen, richting het ministerie, wethouders en provincie. Nieuwe woningen bouwen op een plek waar je eigenlijk niet gezond kunt wonen, is onverantwoord. Het onderzoek wordt aan het ORS-secretariaat en het ministerie toegezonden met de vraag of de geluidshinder door Schiphol verminderd kan worden - wat voorlopig alleen maar kan door minder te vliegen, en om dat in de integrale afweging door de minister mee te nemen.

De heer Poelmans ondersteunt het onderzoek. Het betekent dat de situatie nog erger is dan blijkt uit het aantal te bouwen woningen. In diezelfde omgeving wonen al mensen. Er zijn veel meer mensen die overlast ervaren. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt dat het ongezond wonen is.

Mevrouw Visser sluit zich aan bij voorgaande sprekers. Het kan een belangrijke testcase zijn voor hoe de huidige ORS/MRS functioneert. Heeft de ORS/MRS de mogelijkheid om een ongevraagd advies richting de minister te sturen? Kan de BRS, die nu op afstand staat, worden gevraagd om een reactie? Mevrouw Visser hoort graag wat met deze constatering wordt gedaan.

De heer Van Geel zal daarop terugkomen bij het volgende agendapunt en ook in relatie tot de Kamermotie over de betrokkenheid van de Maatschappelijke Raad Schiphol bij beslissingen. Hij wijst op zijn advies van anderhalf jaar geleden, waarin aangegeven is dat, los van de WHO-normen, bij de invulling van de woningbouwambities zoals die tot 2040 in het gebied rondom Schiphol tot stand gebracht zijn, de hoeveelheid extra gehinderden toeneemt. Het vraagstuk krijgt alleen weer een nieuwe dimensie. Dat staat ook uitgebreid aangegeven in het rapport.

*b. Stand van zaken rond besluitvorming vanuit het Ministerie van IenW*

De heer Van Geel heeft in contacten in de afgelopen maanden gemerkt dat er verwarring is bij velen over wat wanneer wordt besloten en door wie. Dat hing samen met het Luchtvaartdebat, zoals dat op 24 februari jl. heeft plaatsgevonden in de Kamer. Daarnaast is er veel behoefte om naast alle regels en afspraken die gemaakt worden over de toekomstige MRS, duidelijkheid te hebben over de samenstelling, de organisatie en het vertegenwoordigende karakter ervan en over de informatiefunctie. Dat komt tot uitdrukking in vragen over de woningbouw, maar het heeft ook te maken met andere ontwikkelingen, die samenhangen met Schiphol. De heer Van Geel heeft richting de minister nadrukkelijk aangegeven dat de besluitvorming over de MRS (welke rol vervult de MRS) en wat doet het ministerie met het advies van de MRS? . Dat besluit geeft de status en de impact van de MRS weer. De minister heeft dat goed begrepen. Tijdens het Regioforum zullen wensen worden geïnventariseerd. De noodzaak van besluitvorming is helder. Een aantal besluiten is al genomen, maar voor de ORS/MRS zijn besluiten over de status en de positie erg belangrijk.

De heer Van Bergenhengouwen bedankt voor de introductie. Hij wil een schets geven van zijn beeld van de werkelijkheid en van de werkzaamheden van het ministerie.

De vraag over de rol van de ORS laat tegelijkertijd de complexiteit van het gehele vraagstuk zien. In het Schipholdossier komt een groot aantal vraagstukken samen. Het coalitieakkoord spreekt de intentie uit om dit jaar tot een besluit te komen. De vraag is welk besluit dat zal zijn. Als je spreekt over integrale besluitvorming, dan spreek je tegelijkertijd over complexiteit. Het is evident dat het belang van

Schiphol voor Nederland in het internationale vestigingsklimaat moet worden afgewogen. Tegelijkertijd wordt in het coalitieakkoord door het kabinet erkend dat tegenover dat belang voor het vestigingsklimaat ook nadrukkelijk staat dat de luchthaven, met alles wat daar gebeurt, een enorme impact heeft op de omgeving. In termen van geluid, natuur en andere aspecten waarover de afgelopen jaren is gesproken. Dat brengt aanpalende dossiers over woningbouw en dergelijke met zich mee.

In de eerste brieven die de minister aan de Kamer heeft gestuurd, is dat dilemma nadrukkelijk op tafel gekomen. De wens is om, in de gordiaanse knoop die daarin zit, met alle partijen die daar een belang bij hebben, daarover de politieke besluitvorming af te ronden. Die duidelijkheid is van belang. Ook de minister heeft in de Kamer tijdens debatten, maar ook schriftelijk, aangegeven dat hij die duidelijkheid van belang vindt. Het is voor alle partijen goed dat er stappen vooruit worden gezet.

Tijdens het laatste commissiedebat en het debat waarin moties kunnen worden ingediend, is de afronding van de besluitvorming over de Luchtvaartnota geweest. In formele zin is de Luchtvaartnota nu vastgesteld. Er is veel discussie geweest over wat daarin nu precies staat en hoe dat moet worden geïnterpreteerd. Sommigen noemen het een groeinota. Bij monde van de minister heeft het ministerie bij herhaling aangegeven in de nota het publieke belang voorop te stellen. De ontwikkeling van de luchthaven en de luchtvaart in zijn algemeenheid worden bepaald door de grenzen die er in het politieke debat aan het publieke belang zijn gehangen. Publieke belangen zijn leidend in de ontwikkeling van de luchtvaart. Daar gaat het over verduurzaming, een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, zuinigheid en netwerkpunten.

Voor Schiphol is de vaststelling van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) concreet aan de orde. Er is een directe relatie tussen de 2022-besluitvorming en de contouren c.q. afspraken die in het kader van het Luchthavenverkeerbesluit worden vastgesteld. In het afgelopen jaar is hier aan deze tafel, maar ook op andere momenten met elkaar besproken dat het zeer complex is om de besluitvorming over het Luchthavenverkeerbesluit af te ronden. Op dit moment is er een ingewikkelde procedure aan de gang om ervoor te zorgen dat Schiphol over een natuurvergunning beschikt. Aan Schiphol is door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gevraagd om tot een natuurvergunning te komen. Dezelfde elementen die in de natuurvergunning zitten, maken ook deel uit van de passende beoordeling die in het kader van de Milieu Effectrapportage voor het LVB moet worden gehanteerd. Dat zijn twee stukken van een puzzel die heel direct met elkaar samenhangen. De natuurvergunning gaat in de kern over stikstof. Stikstof is niet alleen bij de luchtvaart, maar op allerlei onderwerpen en dossiers een onderwerp waarover in ruime mate het debat kan worden gevoerd.

In december 2021 en januari 2022 heeft het ministerie gepoogd om aan de Kamer duidelijk te maken hoe die complexiteit kan worden geduid en welke stappen Schiphol aan het zetten is in de afronding van die passende beoordeling. In februari 2022 is daarover voor het laatst in het openbaar gecommuniceerd. Dat was het moment waarop door zowel het ministerie van LNV als bij het ministerie van IenW (directoraat-generaal Milieu en Internationaal), aan Schiphol aanvullende kaders zijn meegegeven, op grond waarvan Schiphol nu een berekening moet doen om de lopende vergunningaanvraag aan te passen. De grondslag daarvoor is gevonden in het advies van de MER-commissie en de verschillende zienswijzen die in de procedure op tafel zijn gekomen. Als Schiphol die aanvulling bij het ministerie van LNV heeft ingediend, dan zal er daarna een beoordeling moeten plaatsvinden om te komen tot een definitieve vergunning. Dat is een lopend proces, dat nog vele onzekerheden kent. Op dit moment is niet duidelijk welke opgaven er voor Schiphol liggen. Dat zal Schiphol in kaart moeten brengen. Als duidelijk is welke opgaven er liggen, is ook helder in welke mate dit maatregelen vraagt voor de verschillende natuurgebieden in het kader van de natuurvergunning. Dat is belangrijk voor de eerdergenoemde integrale besluitvorming die dit jaar kan plaatsvinden. Vanuit de ministeries van LNV en IenW is getracht dit een stap verder te brengen.

Een ander belangrijk aspect gaat over geluid en hinder die de luchtvaart met zich meebrengt voor de omgeving. In december 2021 is aangekondigd dat vanwege de dynamiek, maar ook de onzekerheid over de vaststelling van het LVB, door het kabinet is besloten om met versnelde maatregelen voor geluid te komen. Een eerste resultaat daarvan is het voornemen om te komen tot een aanvulling op het eerder uitgevoerde isolatieprogramma en dit samen met alle betrokken partijen verder uit te werken. Op enig moment wordt met de ORS/MRS en andere partijen gekeken naar de invulling. Dat is één aspect van de programmatische aanpak, welke op dit moment verder wordt uitgewerkt. Gezocht wordt naar de juiste vormgeving. Zodra daarin betekenisvolle stappen worden gezet en contourruimte is vastgesteld, moeten daarover met elkaar afspraken worden gemaakt. Dat kunnen onderwerpen zijn op de lijst waarover de heer Van Geel al sprak. Er zijn veel afhankelijkheden en onzekerheden. In de Kamer werd de vraag gesteld hoe de ORS/MRS betrokken wordt bij de besluitvorming.

De heer Van Berghenegouwen vindt het ingewikkeld om daarop een antwoord te geven. Op dit moment zijn er nog veel onzekerheden, waardoor het voor hem lastig is om vast te stellen in welk proces die besluitvorming wordt gegoten. Er ligt geen panklaar proces met vooraf uitgedachte stappen, gericht op een besluit, waarin diverse elementen een exact onderdeel vormen. Dat heeft te maken met de onzekerheden die net zijn genoemd. Als exact bekend is hoe dit proces eruit ziet en hoe tegen de mate van betrokkenheid van de omgeving bij de besluitvorming wordt aangekeken, zal de heer Van Berghenegouwen dat delen en bespreken met de ORS.

Hij herkent zeer de samenvatting van de heer Van Geel van zijn gesprek met de minister. Het is evident dat de besluitvorming niet alleen in een smalle kolom kan plaatsvinden, maar dat er allerlei andere partijen betrokken zullen moeten zijn. Door het ministerie wordt bekeken hoe in een meer gebiedsgerichte aanpak alle vraagstukken die spelen rond de luchthaven, bij elkaar gebracht kunnen worden. Daarover is intensief overleg met de provincie Noord-Holland.

De heer Van Berghenegouwen moet zich verontschuldigen voor het feit dat hij nog veel dingen niet weet. Hij heeft getracht zo goed mogelijk een huidige stand van zaken te schetsen.

De heer Van Geel constateert dat er processen rondom geluid, stikstof, MER en LVB gaande zijn. Dat is complex en ingewikkeld qua procedure en procesgang. De wens vanuit eerdergenoemde motie, maar ook vanuit de ORS, is om de positie van de MRS in dit veld onderdeel van het gesprek met de minister en van participatie te laten zijn. Het is een bouwsteen van het totaal als het gaat om participatie en overleg. Het is enerzijds moeilijk om alle processen te pluggen in werkprogramma's, bevoegdheden en rollen die de MRS vervult. De heer Van Geel pleit ervoor om wel te formuleren op welke terreinen welke procesgang gekozen wordt. De behoefte aan duidelijkheid over de reikwijdte, de procesgang en de verantwoordelijkheidslijn met betrekking tot wat de MRS doet, is essentieel voor het draagvlak van dit werk. Hij heeft dit ook aan de minister verteld.

De heer Poelmans verwijst naar de gewijzigde motie in de Tweede Kamer. De motie is een rechtstreeks gevolg van de aanbieding van de petitie en de burgervisie met een integrale oplossing voor de aanpak van het probleem. Het is uitstekend dat dit gaat gebeuren, maar het is al twee keer eerder gebeurd. Het Aldersakkoord had ook de ambitie om tot een integrale oplossing te komen voor de problemen van de omgeving en die van netwerkkwaliteit. Het Aldersakkoord is als zodanig niet geslaagd. Begin 2019 is het niet gelukt om een nieuw akkoord te sluiten. Als er een vergelijking wordt gemaakt van voor- en nadelen, houden bewoners oog voor wat hierin een goede volgorde is. Het woord hinderbeperking geeft aan dat er als het ware wordt uitgegaan van het gegeven en de noodzaak van het groeiverdienmodel, zoals dat ook in de Luchtvaartnota staat. Als daarna wordt bezien hoe de nadelen kunnen worden gecompenseerd, dan is dat de verkeerde volgorde en moet dit worden

omgedraaid. Het groeiverdienmodel moet men vergelijken met gezond wonen. Dan is het logisch dat er in het spreken over gezond wonen wordt gekeken naar omgevingskwaliteiten dat dit gedefinieerd wordt. Om vervolgens te beoordelen wat er binnen die kaders mogelijk is aan economische activiteit, los van de vraag of dit laatste nodig is. Krimp of groei is geen doel als zodanig. De volgorde om te komen tot een integrale oplossing kan niet anders zijn dan beginnen met de omgevingskwaliteit, deze definiëren en vervolgens kijken wat daar aan netwerkkwantiteit uitkomt. Anders staat men aan de vooravond van een nieuwe mislukking. Dit is een dringend beroep. De heer Poelmans spreekt dank uit voor de steun van de Kamer om de MRS expliciet te benoemen in de aangenomen motie, als de logische plek waar dit centrale vraagstuk wordt besproken. Hij gaat ervan uit dat er binnenkort een participatieplan komt voor deze plannen.

Mevrouw Visser stelt allereerst vast dat de Luchtvaartnota nu eindelijk definitief is vastgesteld. Dat is zonder een advies van de ORS/MRS gebeurd. Daar is dus al een achterstand opgelopen. Er is juridisch gesteggeld over de status van de Luchtvaartnota.

In de motie Van der Molen staat duidelijk aangegeven dat de Kamer graag wil dat ORS/MRS adviseert, – dus niet alleen wordt betrokken, maar ook echt geconsulteerd wordt. Dat is een zwaardere vorm van participatie dan betrekken of informeren, gelet op de Participatieladder. Mevrouw Visser sluit zich aan bij de oproep van de heer Poelmans om op korte termijn, ondanks alle complexiteit, als ORS/MRS alvast een aanduiding te krijgen van wanneer een participatieadvies vanuit het ministerie naar de ORS/MRS komt en over welke onderwerpen dat gaat. De lijst met onderwerpen waarover wordt nagedacht, is bekend. Mevrouw Visser zou daarover graag helderheid krijgen. Anders dreigt het in de vakantieperiode te komen.

Dat is eerder al gebeurd. Een belangrijke brief ontvingen de bewoners op het laatste moment. Over het algemeen zijn bewoners fulltime werkende personen die de tijd moeten nemen om documenten door te nemen. Zij hebben behoefte aan tijdige signalering van wat er gaat komen.

Over het bezoek van de minister aan de Schiphol regio merkt mevrouw Visser op dat de bewoners dat zeker op prijs hebben gesteld. Ze hebben het gevoel dat de minister goed heeft geluisterd. De brief van 25 januari jl. zien ze echt als een eerste handreiking en als een begin van het herstel van een scheefgegroeide situatie, met name in deze hoek. Het is natuurlijk nooit genoeg, maar de bewoners zien het wel als een positieve eerste stap.

De heer Akkerman heeft drie vragen. Een vraag gaat over de brief aan de Kamer en de rapporten van To70 en Directie Participatie van IenW. In de 'goede, oude tijd' was het normaal geweest om zoiets eerst in de ORS te bespreken en dan pas naar de Kamer te sturen. De heer Akkerman is benieuwd waarom dat nu niet is gebeurd en hoe dat in de toekomst zal plaatsvinden.

In het regeerakkoord is er sprake van dat alle sectoren een evenredige bijdrage moeten leveren aan het reduceren van stikstofuitstoot. Tijdens de vorige vergadering wist de heer Van Berghen negouwen nog niet of de burgerluchtvaart ook bij alle andere sectoren hoorde, waardoor de burgerluchtvaart ook een evenredige bijdrage zou moeten leveren. De heer Akkerman is benieuwd of die vraag nu wel beantwoord kan worden en of dat is meegenomen in de opdracht aan Schiphol.

Dan nog een vraag aan Schiphol. Schiphol kreeg de opdracht om aanvullingen op de vergunningsaanvraag in te dienen. Wanneer zal Schiphol die aanvullingen hebben ingediend?

De heer Döpp heeft een opmerking en vraag over de complexiteit rondom Schiphol en hoe die kan worden opgelost. Voor iedereen is duidelijk dat Schiphol een zeer complexe aangelegenheid is. In de jaren negentig waren er dubbele doelstellingen. Nu zijn die er weer. De Luchtvaartnota zou de

contouren moeten geven voor de integrale oplossing, zoals dit in het coalitieakkoord wordt aangekondigd. De vraag is hoe je tot een oplossing komt. Het ministerie worstelt nog met deze vraag. Er wordt gesteld dat de Luchtvaartnota is geaccepteerd. Dat klopt, maar alle problemen uit de Luchtvaartnota zijn doorgeschoven naar de uitvoeringsagenda. Er was zware kritiek van de commissie-MER. Die nam de plan-MER niet in behandeling. Alle gemaakte afwegingen zijn niet gekwantificeerd, dus kan de commissie niks beoordelen. Dat komt nu weer terug in het moeilijke proces om te komen tot een integrale oplossing. De heer Döpp doet de suggestie om conform het advies van de commissie-MER de belangen te gaan uitwerken. Hij vraagt zich af of de participatie al van start is gegaan bij het uitwerken van het proces om tot een integrale oplossing te komen. Voor bewoners is de juiste volgorde heel erg belangrijk. Het concrete verzoek van de heer Döpp is om de participatie al te starten voordat het ministerie besluit tot een procesaanpak om tot een integrale oplossing te komen, zodat bewoners hun inbreng kunnen leveren voor de vormgeving van het proces.

De heer Van Bergenhenegouwen zegt dat de Kamermotie helder is. De ORS/MRS wordt geconsulteerd over de besluitvorming die moet gaan plaatsvinden. Het ministerie is nog aan het puzzelen op welke manier dat het beste kan plaatsvinden. Aan een voorstel over de inrichting wordt gewerkt, net als hoe dat in een participatieplan kan worden vormgegeven.

Een aantal spreekt over advies. Dat is een beladen term in dit overlegorgaan. De heer Van Bergenhenegouwen houdt zich vast aan wat in de motie is vastgesteld, namelijk dat de ORS/MRS wordt geconsulteerd. Dat moet op een betekenisvolle manier. Met de minister moet worden besproken hoe breed of hoe smal hij het overleg met alle betrokken partijen wil insteken.

De dynamiek in dit dossier heeft zijn eigen complexiteit. Op enig moment is er een beoordeling te maken in de natuurvergunning die Schiphol aanvraagt. Dat kan een richtinggevend aspect zijn in de besluitvorming, die dadelijk te treffen is. Er zijn allerlei dossiers die, op wat voor manier dan ook, met elkaar besproken kunnen worden. De heer Van Bergenhenegouwen kan op dit moment niet precies zeggen hoe en op welke manier dat moet plaatsvinden. Het is evident dat daarover in gesprek moet worden gegaan. Dat is ook gebeurd bij het minder hinder-plan. Het verbaast de heer Van Bergenhenegouwen dat de heer Akkerman opmerkt dat de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland niet betrokken was. Er waren minimaal twee sessies om met elkaar en met de sector (Schiphol/LVNL) uitgebreid te spreken over de inhoud van het plan, de beoordeling die is gemaakt en of de sector in de totstandkoming van het plan de participatie op de juiste manier heeft opgepakt. In de brief die op 31 maart jl. is verstuurd, wordt uitgesproken dat op een evenwichtige manier de verschillende beelden en losse beoordelingen over het totaalplan worden herkend in de gevoerde gesprekken. Het was een goed voorbeeld van hoe met elkaar het gesprek kan worden gevoerd in dit gremium en in het gremium in het nieuwe bestel. Daarin wordt geluisterd naar ieders bevindingen. Vanuit ieders verantwoordelijkheid kan daar ook een punt achter worden gezet.

De heer Strijtveen vindt de motie Van der Molen goed nieuws. De minister was duidelijk in het debat. Het is evident dat er met elkaar behoefte is aan betere en betekenisvolle participatie over de gehele linie. Er moet snel duidelijk worden wat de scope is van onderwerpen die elkaar in de regio raken en welke gaan over het vraagstuk rond het nationale luchtvaartbeleid. De heer Strijtveen roept op, ook om te voorkomen dat langs elkaar wordt gewerkt, dat ook de bestuurders in dit traject een betekenisvolle rol spelen, ook al zijn ze geen onderdeel meer van dit construct. In dit dossier heeft men elkaar hard nodig en alle belangen moeten op tafel kunnen komen. Dat is een hartenkreet van de zijde van Schiphol.

Ten aanzien van de opmerking van de heer Akkerman stelt de heer Strijtveen dat Schiphol een lijvige brief heeft ontvangen met het verzoek om aanvullingen te doen op de vergunningsaanvraag. Zoals bekend was de eerder ingediende vergunningsaanvraag voorzien van een positief advies tot vergunningverlening. Later is verzocht om aanvulling te plegen. Dat wordt door Schiphol in kaart gebracht. De verwachting is dat dit wat tijd nodig heeft. Het is geen eenvoudige exercitie, omdat op de vierkante meter bepaald en uitgerekend moet worden welke belasting de activiteiten van Schiphol daar veroorzaakt en hoe dat vervolgens past. De heer Strijtveen kan geen concrete datum geven, maar de verwachting is dat er zeker nog een aantal maanden nodig zal zijn om het proces goed te kunnen doorlopen. Natuurlijk staat daarbij zorgvuldigheid voorop. Het stikstofdossier is met de nodige onzekerheden omgeven.

Het is in ieders belang snel tot een LVB-1 komen, die de situatie voor zowel omwonenden als voor de sector duidelijk en scherp stelt. Daar heeft iedereen op zijn of haar manier belang bij. Dat geldt ook voor Schiphol.

De heer Van Geel ziet dat de kernpunten over de wijze van betrokkenheid en de scope van onderwerpen die aan de orde kunnen komen in de MRS, allen bezighouden. Vanuit het ministerie kan nog niet veel worden gezegd over hoe de puzzelstukken moeten worden gelegd, of vanuit de onderwerpen zelf. Er zit wel een idee achter, zoals de heer Van Geel dat met de minister heeft besproken. De ambitie is aanwezig om ideeën tot uitvoering te brengen. Ook daarbij worden de participatieopgave en betrokkenheid geformuleerd.

Bij agendapunt 2 komt de stand van zaken van ORS naar MRS en Omgevingshuis aan de orde. Daar moeten onderdelen nader worden uitgewerkt. Als het lukt om dat helder te formuleren en vast te leggen, dan zal dat van grote betekenis zijn voor wat de minister zal gaan doen. De minister heeft ook het plan van aanpak geaccordeerd. De heer Van Geel roept op om met elkaar in de komende maanden scherp weer te geven in modellen wat men wil.

De heer Poelmans heeft behoefte aan een kort overzicht van wat er moet gebeuren, met een tijdlijn. Wat de bewoners willen, is in een burgervisie uiteengezet.

De heer Van Geel verwijst naar agendapunt 2.

Mevrouw Visser komt met een correctie op de indruk die wellicht is gewekt. Het ging haar om de brief die pas gisteravond kwam. Bewonersclusters zijn wel degelijk betrokken geweest. Mevrouw Visser ziet heel duidelijk gemaakte opmerkingen terug. Natuurlijk zijn bewoners het niet met alle conclusies eens. Dat is de afweging die het ministerie maakt. Als de indruk is gewekt dat mevrouw Visser iets opmerkte over het proces, dan is dat niet het geval.

Verder sluit zij zich aan bij de vraag om een overzicht van welke activiteiten wanneer op de planning staan. Er moet een masterplan zijn. De ORS/MRS moet daarin worden meegenomen. Dat zou vrij snel in een projectmatige aanpak naar de ORS/MRS toe moeten kunnen komen. Daarin staan ook de onderwerpen waarover de ORS/MRS niets te zeggen heeft. Dan weet de ORS/MRS in ieder geval dat daar iets gebeurt en dat wellicht zelf aan de slag kan worden gegaan.

De heer Akkerman biedt excuses aan. De Natuur en Milieufederatie Noord-Holland is inderdaad betrokken geweest. Hij las een conclusie waarmee hij het niet eens is.

Dan is er nog de vraag of de evenredige bijdrage ook geldt voor de luchtvaart.



De heer Van Bergenhenegouwen is in afwachting van de hoofdlijnenbrief over stikstofbeleid van de minister van Natuur en Stikstof. In algemene zin is het kabinetsbeleid erop gericht dat sectoren een evenredige bijdrage leveren. Dat geldt dan ook voor de luchtvaart.

De heer Van Geel constateert dat enerzijds de touwtjes aan elkaar gebonden worden. Anderzijds kunnen via de ontwikkeling van de ORS naar MRS de definities, werkwijze, vertegenwoordigende rol en scope worden geformuleerd. Als aanvulling bestaat er ook de wens vanuit de ORS om strategisch in een projectmatige lijn aan te geven hoe dat zich verhoudt.

De heer Van Bergenhenegouwen meldt voor alle duidelijkheid wat er in de motie staat. Daarover mag geen misverstand bestaan. De motie roept de regering op om de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en de MRS daarover te consulteren.

In de motie staat niets over advies. De heer Van Bergenhenegouwen wil niets afdoen aan het gesprek dat met elkaar moet worden gevoerd, maar hij wil wel duidelijkheid laten bestaan over wat er in de motie staat.

Volgens de heer Lutgerhorst staat in de motie inderdaad niet het woord advies, maar wordt dit ook niet uitgesloten.

*c. Ingekomen stukken, ter informatie*

*Bijlage 1c1: Gewijzigde motie t.a.v. Maatschappelijke Raad Schiphol;*

*Bijlage 1c2: Bekendmaking Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol;*

*Bijlage 1c3: Brief Tweede Kamer – Toetsing uitvoeringsplan hinderreductie Schiphol;*

*d. Informatiesessies 2022*

*Bijlage 1d: Overzicht informatiesessies 2022*

De heer Van Geel verwijst naar het overzicht van de informatiesessies, zoals die bij de ORS bekend zijn. Het overzicht wordt ter kennisname aangenomen.

*e. Kwartaalrapportage SOORS Q4 2021*

*Bijlage 1e: Kwartaalrapportage SOORS Q4 2021*

De heer Van Geel constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

*f. Kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2022*

*Bijlage 1f: Kwartaalmonitor Schiphol Q1 gebruiksjaar 2022*

De heer Döpp verwijst naar de rapportage over onweersbuien. Opvallend is dat de wijze van rapporteren is veranderd. Zaken die voorheen onverklaarbaar waren (kolom 8), zoals sneeuwbuien en bepaalde regenbuien, zijn nu verplaatst naar de kolom 'verklaarbaar'. Er is sprake van een trendbreuk ten opzichte van voorgaande rapportages. Waarom?

De heer Repko zegt toe dat een e-mail met het antwoord volgt.

## **2. Follow-up Eindadvies Van Geel**

*a. Stand van zaken 'Van ORS naar MRS en Omgevingshuis'*

- Voortgang PWE
- Voortgang ontwerpessies

De heer Van Geel vertelde eerder al dat het plan van aanpak door de minister is geaccordeerd.

De heer Abels van het ministerie van IenW verzorgt een presentatie.

De heer Looman vertelt dat bewoners enthousiast zijn om mee te werken aan het proces van de totstandkoming van een MRS. Hij benadrukt dat de rol van deskundigen heel belangrijk is in het beantwoorden van luchtvaartvragen. De gespreksleider van de laatste sessie sloeg de spijker op de kop door te stellen dat het vertrouwen ontbreekt in het traject waarin het luchtvaartbeleid tot stand komt. Het zou goed zijn als er een soort Luchtvaartraad zou zijn, vergelijkbaar met bijvoorbeeld een Gezondheidsraad. Dat zou een groot deel van de bezwaren van bewoners weg kunnen nemen. Het is goed om dat opnieuw naar voren te brengen en in een derde sessie te komen tot 'spijkers met koppen slaan'. Bewoners zijn hoopvol, maar zij denken wel dat het echt nodig is dat het die kant opgaat, waarbij deskundigen belangrijke vragen gaan beantwoorden.

De heer Spaanderman vindt de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) persoonlijk te veel een verhaal voor de Bühne. Er liggen al zoveel rapportages met betrekking tot interviews. Er liggen al zoveel zienswijzen. Hij is bang dat deze PWE zijn doel volledig voorbij schiet. De heer Spaanderman is bezorgd dat er op termijn conclusies worden getrokken die onzorgvuldig zijn, omdat ze te weinig of te algemene informatie tot zich hebben genomen. Hij blijft zijn zorgen uitspreken over de voortgang van deze PWE en de eventuele conclusies die daaruit getrokken worden. De heer Abels vertelde dat het gaat om een aanvulling. Met aanvullingen moet men voorzichtig zijn. Die kunnen ook leidend zijn. De heer Spaanderman wil niet dat op enig moment de krenten uit de pap worden gehaald en dat wordt gezegd: "Dit is voor ons van belang en dit is niet van belang." Die waarschuwing legt hij hier graag duidelijk neer.

Mevrouw Visser zegt over de PWE dat het bewonerscluster probeert om constructief mee te werken en scherp is op vraagstellingen en dergelijke. Op het moment dat een dergelijk proces gaande is, kan het cluster daar het beste dichtbij blijven om wellicht invloed te kunnen uitoefenen. Dat betekent niet dat het cluster geen zorgen heeft. De eerste zorg is dat er op dit moment weinig gevlogen wordt, waardoor er relatief weinig overlast is. Mensen reageren anders – zeker na een periode van twee jaar van weinig vliegbewegingen – dan wanneer ze buiten in de tuin vertoeven en 'bakken overlast' over zich heen krijgen. Het tijdstip is wetenschappelijk niet goed onderbouwd. Het gevaar is dat het een eigen leven gaat leiden. Dan wordt naar uitkomsten gestuurd.

Een derde zorgpunt is dat de PWE zowel over de samenstelling van de MRS als over het Omgevingshuis gaat. De samenstelling van de MRS zou een principiële beleidskeuze moeten zijn. Er wordt immers ook geen PWE gehouden over het instellen van de Gezondheidsraad. Nederland zou te hoop lopen als het ministerie van VWS een PWE zou gaan uitvoeren over de vraag of burgers een Gezondheidsraad noodzakelijk achten. Het is uiteindelijk een keuze van een minister om een MRS in te stellen. De omgeving kan daarover worden bevraagd, maar de principiële keuze ligt toch echt ergens anders. Mevrouw Visser wil ervoor waken dat er straks uit de PWE allerlei conclusies worden getrokken, waardoor er toch geen MRS komt.

De heer Strijtveen kan het betoog van mevrouw Visser voor een groot deel goed volgen. Tegelijkertijd is hij wel enthousiast over de open uitstraling die via deze methode kan plaatsvinden. Op de inhoud zijn er nog zorgen. Hij heeft een praktische vraag en een inhoudelijk punt. De praktische vraag is om

de gestelde deadlines niet heilig te verklaren. Het is belangrijk dat er voldoende tijd en aandacht kan worden besteed aan een reactie op wat nu is voorgelegd.

Het betoog van mevrouw Visser over de principiële keuze over het wel of niet instellen van de MRS kan de heer Strijtveen volgen. De huidige opzet is op een aantal punten wat sturend in de vraagstelling. Hij zou niet over taken willen praten, maar over wat men verwacht. Nu worden taken als zodanig gepresenteerd. Met elkaar is daarom nog geen hek gezet. Dus dat kan meer zijn dan dat. Op welke wijze willen burgers in brede zin betrokken worden bij een beslissing rondom luchtvaart, ook in lijn van de Omgevingswet, zoals die ooit nog eens van kracht wordt? Er waren goede ontwerpessies met elkaar. De heer Strijtveen vond het prettige en nuttige bijeenkomsten. Dat proces is nog niet afgerond. De opzet om acht of negen taken te presenteren is nog niet het lijstje. Burgers werd gevraagd een keuze te maken tussen die taken, terwijl het geen exclusieve of uitputtende lijst is. De heer Strijtveen maakt zich daarover zorgen. Er zal schriftelijk worden gereageerd door Schiphol. Vanuit verschillende perspectieven vraagt de heer Strijtveen om het op deze manier te doen. Dus graag meer tijd.

De heer Van Geel constateert dat het proces van de PWE van de nodige kanttekeningen is voorzien. Hij is benieuwd of de heer Abels wat zorgen kan wegnemen.

De heer Abels stelt voor om bij de volgende bijeenkomst met bewoners meer te vertellen over de geopperde samenstelling met deskundigen. Het levert wel een aantal ontwerpdilemma's op. Die worden dan voorgelegd.

Ten aanzien van de PWE ziet de heer Abels een zekere spanning. Wat gaat eruit komen, maar vooral wat gaat ermee gebeuren? Die spanning deelt hij, omdat dit vooraf niet duidelijk is. Voor een deel sluit het aan bij een soort integriteitsvraag of dit niet uit zijn verband gehaald gaat worden, terwijl nog niet bekend is wat er in de PWE naar voren komt. Gevraagd werd of het zijn doel voorbij schiet. Is het selectief? Mevrouw Visser vertelde er liever dicht op te willen zitten, waarvoor dank. Door dergelijke opmerkingen is de PWE beter geworden. De heer Strijtveen merkte op dat de taken van de MRS nog niet concreet zijn. Het overzicht van taken wordt nog aangepast. Er wordt niet gedaan alsof de MRS niet bestaat. Het is wel degelijk de opdracht van het team om een MRS te realiseren. Gevraagd wordt om iets meer tijd. Er kunnen wat dagen aan vast worden geplakt. Er wordt iets rijp en groen aangedragen, soms veel scherper dan dat het uiteindelijk wordt. Door te reageren wordt het meteen aangepast.

Wat men deze week gaat zien, kan weer aangepast worden. Dat gebeurt binnen een handomdraai. De MRS staat niet ter discussie. Taken moeten wel worden benoemd, anders wordt het te vaag. Het kan wel opener worden gesteld wat mensen nog meer als taken zien voor de MRS. Opgemerkt is dat deze vraag is gesteld in een tijd dat er amper gevlogen wordt en dat mensen geen hinder ervaren. Dat realiseert het team van de heer Abels zich zeer goed. Om het dan maar een jaar later te doen? Het is nadrukkelijk geen meting in welke mate men hinder ervaart. Het wordt gevraagd omdat er een interessante correlatie is. In het rapport zal worden benadrukt in welke tijd vragen zijn gesteld. Het rapport en de interpretatie ervan zullen worden gedeeld.

Stel dat de uitkomst is dat mensen buiten de huidige vertegenwoordiging weinig of geen behoefte hebben om mee te doen, omdat ze geen last ervaren van vliegverkeer, dan is dat geen ondergraving van het belang van de inbreng van burgers. Het zou een conclusie kunnen zijn dat het niet moet worden gezocht in verbreding en allerlei creatieve vormen van participatie, maar dat het zich vooral moet richten op mensen die in de eerste plaats heel veel overlast ervaren. Het zijn correlaties. Mensen moeten de uitkomst van het rapport interpreteren.

De heer Van Geel rondt de toelichting af. Het is goed om te horen hoe de duiding van wat er straks op tafel komt, op een integere manier moet plaatsvinden.

Hij bedankt de heer Abels.

*b. Voortgang samenwerkingsafspraken IenW en BRS*

De heer Van Oosterom licht toe dat de samenwerkingsafspraken eind december jl. zijn vastgesteld. Deze zijn ook gedeeld. Er is onder meer een afspraak gemaakt over het oprichten van gremia. Daarbij is een pas op de plaats gemaakt. Het coalitieakkoord kwam op dat moment tot stand. Ondertussen kwam de natuurvergunning vol in beeld. Het gesprek dat met de ORS-leden wordt gevoerd, wordt ook gevoerd met de BRS. Ook daar is het nog zoeken. Hoe ziet de roadmap voor besluitvorming eruit? Hoe wordt daarover onderling geschakeld? De heer Van Oosterom hoorde vandaag al een vraag over het participatieplan. Er werd zelfs gesproken over een masterplan. Eigenlijk geldt hetzelfde voor de samenwerking met de BRS. Over onderwerpen lopen contacten op ambtelijk niveau. Ten aanzien van die samenwerkingsafspraken zijn verder geen grote bijzonderheden te melden.

De heer Van Geel vraagt of ervoor wordt gezorgd dat 'de touwtjes' van de MRS en BRS in een zekere samenhang worden gezien.

De heer Van Oosterom antwoordt dat die samenhang er is. Hij gaat na dit overleg nog met de collega van de BRS bijpraten over hoe het ervoor staat. Vanuit de BRS is aangegeven dat het feit dat de BRS niet meer in het Regioforum aanwezig is, niet betekent dat er geen contacten zijn. Vanuit bewoners vertegenwoordigers zijn er met de respectievelijke wethouders uit de omgeving (reguliere) overleggen. Die contacten onderling zijn er. Het is uiteindelijk een gedeelde verantwoordelijkheid.

De heer Poelmans mist de afspraken tussen het ministerie van IenW met BRS en MRS. Er moet een megaplan zijn voor hoe die drie pijlers met elkaar verbonden zijn.

De heer Van Geel bedoelde dat met samenhang. Eenieder weet waarom de BRS niet meer deelneemt. Dat zal nog gevoelig liggen, maar de samenhang in de voorstellen moet wel blijven worden gezien.

Mevrouw Visser zag de overeenkomst van de interbestuurlijke samenwerking. Daarin wordt weinig over de ORS/MRS gesproken. Zij concludeert dat de BRS de ORS/MRS niet spontaan op het netvlies heeft. Ze wil ervoor waken dat dit een soort informeel overleg wordt. Veel bewonersvertegenwoordigers hebben individuele contacten met hun eigen gemeenteraden, wethouders, enzovoorts. Dat blijft doorgaan, maar het gaat hier om de structurele inbedding van interbestuurlijke afspraken, binnen alle adviezen die de ORS/MRS wellicht gaat geven. Als de BRS het zelf niet belangrijk vindt, dan is het ministerie aan zet om de BRS ervan te overtuigen dat het ministerie dit wel heel belangrijk vindt.

### **3. Stand van zaken Leefomgevingskwaliteit**

*a. Programma Leefomgevingskwaliteit  
Presentatie door het ministerie van IenW*

Mevrouw Teunissen verzorgt een presentatie.

*b. Participatieaanpak Leefomgevingskwaliteit  
Presentatie door het ministerie van IenW*

Mevrouw Voesten verzorgt een presentatie.

De heer Van Geel bedankt voor de presentaties.

De gepresenteerde onderwerpen, die ook besproken zullen worden in ORS-verband, kunnen in de structuur worden gezet van de processen over wie wat doet en wat de rol van MRS is. Het is een bouwsteen van het proces, waarin de MRS betrokkenheid heeft. Individuele contacten met leden van de huidige ORS, zoals dat nu gebeurt, zijn goed om kennis te vergaren en het inzicht te vergroten. De heer Van Geel spoort aan om dat vooral voort te zetten. Het geeft gelegenheid voor individuele leden om hun opvatting te geven, ook al zijn die verschillend. Het zou fijn zijn als het ministerie met ORS-leden die dat willen, in een online sessie wil doorpraten over de opzet en de aanpak op werkgroep niveau.

De heer Van Geel hoort graag of deze werkwijze voor de ORS-leden werkbaar is en of zij kunnen instemmen met deze aanpak van het onderwerp. Hij stelt het zeer op prijs dat de onderwerpen worden opgepakt vanuit zijn advies en de gevoelens die eerder zijn geuit vanuit de ORS.

Mevrouw Visser kan er geheel mee instemmen. Dit waren ook haar aandachtspunten. Over de presentatie heeft zij nog wat opmerkingen, die zij per e-mail zal toezenden.

De heer Poelmans vindt het goed dat er zoveel werk is verricht. Wat de participatieaanpak betreft zou hij principieel het liefst zien dat het op het hoogste niveau van de Participatieladder zou staan. Leefomgevingskwaliteit is de kerncompetentie en in het belang van bewoners. Bilaterale contacten zijn goed, maar dit is het moment om het structureel te verankeren in de agenda van de MRS en om te zorgen voor continuïteit tussen wat er al is voorbereid en wat er nog moet gebeuren.

De heer Van Geel stelt dat het ook zijn bedoeling was om dit type onderwerpen goed te structureren in MRS-verband.

Mevrouw Teunissen vindt het een prima idee om over het onderwerp door te praten. Het stellen van schriftelijke vragen is ook prima.

De heer Van Geel bedankt mevrouw Teunissen en mevrouw Voesten voor hun presentaties. Het werd zeer gewaardeerd.

**4. SOORS jaarverslag en jaarrekening 2021 | ter goedkeuring**

- a. Oplegnotitie conceptjaarverslag en conceptjaarrekening 2021*
- b. Concept Jaarverslag ORS 2021*
- c. Concept-Jaarrekening SOORS 2021*
- d. Controleverklaring subsidiedeclaratie 2021*

De heer Van Geel constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn. Het Regioforum keurt het Jaarverslag ORS 2021 en de Jaarrekening SOORS 2021 goed.

## 5. Evaluatie gebruiksjaar 2021

### a. Evaluatie gebruiksprognose 2021

#### *Bijlage 5a: Evaluatie gebruiksprognose 2021*

De heer Bijsterbosch heeft een aantal slides voorbereid, maar omwille van de tijd gaat hij direct over naar de conclusies. De slides zullen door hem worden nagezonden.

De heer Van Geel bedankt de heer Bijsterbosch voor de presentatie.

De heer Lutgerhorst wijst op een omissie in de presentatie. Linksonder op de slide staat gebruiksprognose 2020. Dit moet 2021 zijn.

De heer Bijsterbosch zal het jaartal op de definitieve slides aanpassen.

De heer Döpp heeft een vraag over de opmerking tijdens de presentatie dat Schiphol binnen de normen blijft. Het volgende agendapunt is de Staat van Schiphol, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Helaas is er wel een overschrijding van handhavingspunt 20. Dat heeft te maken met landingen op de Oostbaan en starts op de Buitenveldertbaan. Ondanks een laag volume is er toch overschreden. Dat heeft ook te maken met het vele onderhoud vorig jaar. Wat te doen met deze constatering? Uit de evaluatie komt naar voren dat het gebruik van de twee banen lager is geweest. Vooraf had men kunnen weten dat het gebruiksplan niet binnen de handhavingspunten zou vallen. Dat is een ernstige conclusie. De heer Döpp verzoekt om in het vervolg, als leerpunt, proactief vooraf een toets te doen of het wel binnen de handhavingspunten past. Blijkbaar was dat dit jaar niet het geval, ondanks het heel lage volume.

Vooruitlopend op agendapunt 5b merkt de heer Döpp op dat men gewend is om gedurende het jaar te gaan monitoren op handhavingspunten. Dit jaar was er vanwege onderhoud zelfs een verhoging van het handhavingspunt. Vorig jaar is geconstateerd dat er achteraf sprake is geweest van een overschrijding. De heer Döpp verzoekt Schiphol, maar ook de ILT, om dit jaar heel scherp te zijn op handhavingspunt 20. Mocht er een overschrijding dreigen, dan kan een besluitmoment worden ingelast om al dan niet stuurmaatregelen te nemen.

Mevrouw Visser heeft een vraag over de conclusies en dan met name de derde conclusie: "Ondanks groot baanonderhoud is een meerderheid van de vluchten afgehandeld op gelijke preferente banen." Dat klinkt alsof het een doelstelling is. Een meerderheid van de vluchten afhandelen op gelijke preferente banen is geen doelstelling. 62% had mogelijk 70% op primaire banen moeten zijn. Mevrouw Visser kan deze conclusie niet goed duiden. Het is niet relevant of de meerderheid ergens wordt afgehandeld. Relevant is of de dichtstbevolkte gebieden zo min mogelijk worden belast. Mevrouw Visser pleit voor een andere manier van het formuleren van deze conclusie. Had die 62% niet 51% of 70% moeten zijn?

De heer Spaanderman heeft een reactie op de opmerking van mevrouw Visser. Hij zou haar graag willen verwijzen naar pagina 104 van de Staat van Schiphol. De afbeelding laat heel duidelijk zien wat het effect is op de omgeving Polderbaan, als Schiphol inderdaad de preferente banen blijft inschakelen. Er is buiten de geluidscontouren een duidelijke ontwikkeling gaande met betrekking tot het gebied dat de heer Spaanderman vertegenwoordigt. Er moet worden gestopt met het aandragen van het feit dat de binnenbanen belast worden. Dat is ook zo. In de gaten moet worden gehouden dat de primaire

banen op dit moment aan maxima zitten. Dat moet niet worden gebagatelliseerd door te stellen dat er nog wel meer bij kan. Dat kan niet.

Mevrouw Visser zegt dat het haar daar helemaal niet om gaat. Het gaat om de derde conclusie. Daarin wordt een foute conclusie getrokken. Het gaat niet over het afhandelen van vluchten elders.

De heer Van Geel zegt dat dadelijk bij de Staat van Schiphol de handhavingsrapportage aan bod komt. Dat gaat om zaken die voortkomen uit inspectie door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daar zou hij willen voorstellen om de vraag van de heer Döpp en eventuele andere (schriftelijke) vragen door het secretariaat te laten doorgeleiden naar de ILT. De heer Van Geel geeft het woord aan de heer Bijsterbosch voor het beantwoorden van de vragen die aan hem zijn gesteld.

De heer Bijsterbosch zegt over handhavingspunt 20 dat inderdaad is geconstateerd dat er aan het einde van het gebruiksjaar een overschrijding heeft plaatsgevonden. Schiphol rapporteert maandelijks de geluidsbelasting in de handhavingspunten in de handhavingsrapportages richting de ILT. Daarbij wordt ook het tijdsevenredige gemiddelde per maand bekeken. In de maand augustus was er geen dreiging van een overschrijding. De overschrijding heeft in de laatste maand plaatsgevonden. Vandaar dat die niet hierin is meegenomen. De ILT vroeg Schiphol om daarvoor een oorzaakanalyse uit te voeren. Die is door Schiphol aangeleverd en die ligt momenteel ter beoordeling bij de ILT. Voor de zomer wordt daarover een eindoordeel geveld. Tot zover de beantwoording van de vraag van de heer Döpp. Mevrouw Visser had een opmerking over de conclusie van groot baanonderhoud en 62% geluid preferent gevlogen. De heer Bijsterbosch heeft het er, ter referentie, bij gezet in relatie tot de afgelopen jaren. In de vergelijking is dit een redelijk hoog jaar.

*b. Staat van Schiphol*

*Bijlage 5b1: Brief minister aanbieding Staat van Schiphol 2021*

*Bijlage 5b2: Staat van Schiphol 2021*

De heer Van Geel zegt toe, zoals hierboven aangegeven, dat reacties zullen worden doorgeleid door het ORS-secretariaat richting de ILT. Daarbij zal worden gevraagd om een antwoord.

De heer Repko wijst op een fout in de rapportage. Er staat: 'ondanks het laag aantal vluchten is niet aan de norm van regel 2 voldaan.' Dit moet zijn: 'dankzij het laag aantal vluchten is niet aan de norm van regel 2 voldaan.'

*c. Stand van zaken BAS*

De heer Van Geel brengt in herinnering dat mevrouw Visser in december 2021 de BAS aan de orde heeft gesteld, met de vraag om een stand van zaken te geven.

De heer Strijveen geeft een actuele stand van zaken. Een schriftelijke vragenronde is alsnog mogelijk. BAS heeft vanuit LVNL/Schiphol de volle aandacht. In de afgelopen tijd was het primair de bedoeling om de basis op orde te krijgen. De capaciteit is weer op orde. De kerntaak van BAS, een goede informatie- en meldingenregistratie, komt hierdoor weer op orde. Er is veel aangepakt en LVNL/Schiphol blijven er hard aan werken. De basisbezetting voor het eerstelijnscontact is weer op orde. Er zijn geen openstaande vragen meer en de beantwoording vindt plaats binnen de beloofde termijn van zeven werkdagen.

Voor het traject van ‘missende meldingen’ is de hulp ingeschakeld van het extern adviesbureau ‘de Processpecialisten’. Eenieder heeft kennis kunnen nemen van de resultaten. Het heeft LVNL en Schiphol in de gedachte gesterkt dat de basis nu op orde is. De processen zijn doorgelicht. Nu is het zaak om die processen ook weer gecertificeerd te krijgen. De BAS Jaarrapportage 2021 wordt eind april 2022 gedeeld. Er is nog een hoop werk te verrichten. De website kan nog gebruiksvriendelijker worden gemaakt.

Mevrouw Visser vindt het goed om te horen dat de bezetting op orde is. Helaas krijgt de bewonersdelegatie nog steeds antwoorden van BAS op vragen doorgestuurd, waarvan de bewonersdelegatie – inmiddels specialisten – weet dat die kant noch wal raken. Het is complexe materie. Dus ook het beantwoorden van vragen is complex. Ook daar moet nog een slag worden geslagen. Mocht er behoefte aan zijn, dan kan mevrouw Visser een aantal antwoorden doorsturen waarvan de bewonersdelegatie heeft vastgesteld dat de kwaliteit ondermaats is.

De heer Strijtveen vindt dit vervelend. Hij is blij dat mevrouw Visser dit aangeeft. Met het delen van de betreffende antwoorden kan het alleen maar beter worden.

De heer Van Geel constateert dat er een gevoel van urgentie aanwezig is om zaken aan te pakken, te vernieuwen, te verdiepen en te verbeteren. Dat kan in dit overleg positief worden gedeut.

## **6. Hinderbeperkende voorstellen**

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

*Bijlage 6a: Notitie vanuit het secretariaat*

De heer Van Geel stelt dat op onderdelen een stand van zaken en een proces geschetst zijn. Hij is benieuwd of over het gehele pakket nog vragen of opmerkingen zijn.

De heer Döpp zegt dat het duidelijk zal zijn dat bewoners ambitieuzere doelstellingen hebben dan het Hinderreductieplan Schiphol. Dat wordt ook genoemd in de brief van het ministerie. Zoals door bewoners in het agendaoverleg is aangekondigd, lijkt het hen goed om nog eens goed duidelijk te maken hoe zij aankijken tegen hinderbeperking. Zij hebben een brief opgesteld. Deze zal in kopie aan de andere delegaties worden verstrekt.

De heer Lutgerhorst heeft een opmerking ten aanzien van de titel van dit agendapunt. Er wordt gesproken over hinderbeperkende voorstellen. Het betreft echter niet alleen hinderbeperkende, maar ook hinderverleggende voorstellen.

De heer Van Geel veronderstelt dat het geen vooropgezet doel is om de hinder te verschuiven. Het doel is dat de hinder wordt beperkt. Hij stelt vast dat het Regioforum kennis heeft genomen van de status van de hinderbeperkende voorstellen.

### *b. Quickscan Zuidoosthoek*

*Mondelinge toelichting stand van zaken ministerie van IenW*

### *c. Hinderreductieplan Schiphol/LVNL*

*Mondelinge toelichting stand van zaken ministerie van IenW*



#### **7. Vaststellen verslag RF 17 december 2021 en besluit openbaarmaking**

Er zijn geen opmerkingen over het verslag. Het verslag van 17 december 2021 wordt vastgesteld en zal openbaar worden gemaakt.

#### **8. Rondvraag en afsluiting**

De heer Lutgerhorst vraagt wat de reden is dat het Programma Monitor Lokaal Geluid nog steeds niet beschikbaar is.

De heer Hermelink zal hierover navraag doen en komt dan met een antwoord.

Mevrouw Visser stipt de financiën 2022 aan. Mocht er vanuit het ministerie een advies- of betrekkingaanvraag komen richting de MRS c.q. ORS, dan is er sprake van een situatie waarin een rompbegroting is goedgekeurd voor 2022 en dat er voor de bewonersdelegaties niets in het vat zit om bijvoorbeeld een expert te kunnen inhuren, of om andere activiteiten te kunnen ontplooiën. Nu de motie is aangenomen, lijkt dit gevaar zich te gaan manifesteren. Mevrouw Visser vraagt hiervoor aandacht. Mogelijk kan er een voorstel worden gedaan ofwel vanuit het secretariaat, dan wel vanuit het ministerie van IenW over hoe dit op dat moment kan worden opgelost. Het zou erg vervelend zijn als vanwege een budgetkwestie niet kan worden meegewerkt aan een advies.

De heer Van Geel stelt voor dat op het moment dat er besloten moet worden over de inhoudelijke reikwijdte, betrokkenheid en scope, er ook gekeken wordt naar de ondersteuning om dat werk te doen en hoe dat gefinancierd wordt. Dat lijkt een faire manier. Dat zegt nog niets over hoeveel of wat, maar wel dat de samenhang gezien wordt en dat daar een helder oordeel en besluit over komt. Dan wordt het onderdeel van een pakket dat met elkaar wordt vastgesteld.

Mevrouw Visser stelt dat het goed is dat wordt vastgesteld dat dit belangrijk is, omdat de ORS/MRS anders geen kant op kan.

De heer Van Geel deelt mee dat de volgende vergadering weer fysiek bijeengekomen zal worden. Dat biedt een plezierigere manier van communiceren. Hij bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage aan dit mooie werk en wenst iedereen veel succes toe om de leefbaarheid rond Schiphol op een goede manier weer een stap verder te brengen. Vandaag zijn veel bouwstenen aan de orde geweest die daarvoor een basis hebben gelegd.

De heer Van Geel sluit de vergadering om 12.24 uur.