

## **Verslag huiskamergesprek – 28 november 2018**

### **Deelnemers**

Mevrouw A, de heer B, de heer C, de heer D, mevrouw E, mevrouw F, de heer G, de heer H, de heer J, de heer K, mevrouw L, de heer M, de heer N, de heer Jägers (clustervertegenwoordiger Polderbaan), de heer Verbruggen (Wethouder gemeente Alkmaar), de heer Graal (Wethouder Haarlemmerliede en Spaarnwoude), de heer Benschop (CEO Schiphol), de heer Alders (Voorzitter ORS), de heer Weggeman (Secretaris ORS), de heer Groenleer (ORS, verslag).

### **Verwelkoming**

De heer Alders dankt alle aanwezigen voor hun komst, dankt de gastvrouw voor haar gastvrijheid en biedt zijn excuses aan voor zijn iets verlate komst. Dit hield verband met een ongeluk op de snelweg.

De huiskamergesprekken worden georganiseerd in de voorbereiding op een advies over de toekomst van Schiphol na 2020. De Omgevingsraad Schiphol bestaat uit verschillende partijen, zijnde de sectordelegatie die bestaat uit Schiphol, LVNL, KLM en de andere luchtvaartmaatschappijen, de bestuurders, die zijn verenigd in de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), de bewoners, VNO-NCW West, de Milieufederatie Noord-Holland en het Rijk. De vijf huiskamergesprekken die worden georganiseerd vinden plaats rond de vijf hoofdbanen van Schiphol. Het doel is om mensen in het gebied van die baan hun ervaringen te laten vertellen over hun woonomgeving en Schiphol. Naast de huiskamergesprekken worden er in aanloop naar het advies ook andere activiteiten georganiseerd. Er is een zogenaamd dorpshuisgesprek georganiseerd met alle vertegenwoordigers van bewonersorganisaties rond Schiphol. Er worden themagesprekken georganiseerd met deskundigen en wetenschappers waar op zoek gegaan wordt naar de feiten over een specifiek onderwerp. Er is ook een internetconsultatie georganiseerd. De consultatie wordt afgesloten met een luchtvaartdag. Door deze activiteiten te ondernemen wordt de groep mensen die betrokken is groter. De resultaten van al deze bijeenkomsten worden beschikbaar gesteld aan de partijen die straks tot een advies moeten komen. De resultaten worden ook als bijlage toegevoegd aan het advies. Op die manier zullen ook het kabinet en de Tweede Kamer beschikken over wat er allemaal gezegd is.

De mensen die voor dit gesprek zijn uitgenodigd zijn aangedragen door de ORS-partijen of hebben eerder contact gehad met het ORS-secretariaat of met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Van de sectordelegatie is de heer Benschop vandaag aanwezig. De bewonersdelegatie wordt vertegenwoordigd door Gerard Jägers die clustervertegenwoordiger is van het cluster Polderbaan. Ook zijn de wethouders Graal en Verbruggen namens de BRS aanwezig. De heer Alders is de voorzitter van de ORS. Van dit gesprek worden een verslag en foto's gemaakt. De eerste 10 minuten worden er opnames gemaakt door het tv-programma Nieuwsuur. Deze sfeerimpressie is onderdeel van een item over het werk van de heer Benschop.

### **Voorstelronde**

De heer K is al zeven jaar inwoner van Limmen en is verbijsterd over wat hij hier heeft aangetroffen betreffende het vliegtuiglawaai. Hij heeft zijn huis gekocht bij noordenwind. Geen vliegtuig gehoord en na een week barstte het los. Hij heeft overwogen om te gaan verhuizen, maar aan de andere kant vindt de heer K het wonen hier fijn, zo dicht bij de duinen en het Uitgeestermeer.

Mevrouw E woont in Limmen sinds januari 2017 en heeft eerder in Amsterdam en Haarlem gewoond. Ze had zich nooit over vliegtuiggeluid drukgemaakt, maar sinds ze hier woont ervaart ze veel last. Begin april, na drie maanden dat ze in haar nieuwe huis woonde, heeft ze BAS gebeld met de opmerking het voor het eerst stil was. De reden bleek de noordenwind. Mevrouw E hoopt het tij te keren en is daarom vandaag aanwezig.

De heer Benschop is CEO van Schiphol sinds 1 mei van dit jaar. Daarvoor heeft de heer Benschop bij Shell gewerkt, heeft in de politiek gezeten en nog daarvoor heeft hij een eigen bedrijf gehad. Hij woont nu in Den Haag. Tot 2003 heeft hij in Badhoevedorp gewoond. Sinds zijn studietijd heeft hij in Amsterdam gewoond. In zijn studietijd heeft hij gewoond op Uilenstede in Amstelveen.

De heer G woont in Bakkum en daar woont hij bijna 40 jaar. Hij heeft daar van de stille tijd tot de herrietijd gewoond. Wat hem opvalt de laatste 5/6 jaar is de hoeveelheid afval die uit de lucht komt. Hij moet tegenwoordig zijn tuinmeubelen vier keer per jaar schoonmaken en dat was vroeger maar één keer per jaar.

De heer J woont ook in Bakkum. Ongeveer drie jaar geleden heeft hij een huis gekocht in Bakkum. Hij wist dat er behoorlijk wat vliegtuigen vlogen, maar wat hem met name tegenvalt is het aantal nachtvluchten. Dat lijkt ook nog toegenomen te zijn de afgelopen drie jaar.

De heer N is de buurman van de gastvrouw en woont al 34 jaar in Limmen. Sinds de opening van de Polderbaan is hier regelmatig overlast van vliegtuigen. Hij is gepensioneerd en voorzitter van de atletiekvereniging.

De heer B woont in Velsen-Driehuis. In het dagelijks leven is hij voorzitter van de ondernemingsvereniging OVIJmond. Hij reist veel en spreekt veel met mensen in de regio. Hij is voorstander van een goed functionerend Schiphol, omdat het voor ons de poort naar de rest van de wereld verschaft. De heer B luistert goed wat hier wordt gezegd. Wat hem opvalt is dat voor de uitvliegroute het Noordzeekanaal gebruikt lijkt te worden. Waar de heer B last van heeft is dat vliegtuigen deze route niet houden. Dat kunnen Russische of andersoortige vliegtuigen zijn. Hij benadrukt dat het maar een enkeling is. De heer B hoort niet veel klachten uit het gebied waar hij woont.

De heer C woont in Uitgeest sinds 2010. Ook hij heeft zijn huis gekocht met noordenwind. Toen het huis gebouwd werd, is de heer C daar continu aanwezig geweest. Toen heeft hij nooit een vliegtuig over zien komen, totdat hij de sleutel kreeg en de eerste zomer meemaakte. Dat was niet echt leuk.

De heer M woont in Castricum al sinds 1971. Hij ervaart ook ontzettend veel overlast. Hij woont in een huurwoning. Hij geeft aan dat de woning niet geschikt is om onder de rook van Schiphol te staan. De heer M heeft overdag, laat in de avond, 's nachts en vroeg in de morgen veel last.

Mevrouw A woont vanaf 1972 in Limmen. Ze heeft altijd in Amsterdam gewerkt en als ze dan terugkwam van werk kwam ze in een oase van rust terecht, tot de laatste 5 jaar. Er komen nu ongeveer 300 toestellen per dag over op 600 meter hoogte.

Mevrouw L woont al 36 jaar in Bakkum. Ze ging daar wonen omdat het zo heerlijk rustig was. Het is de laatste 15 jaar ontzettend veranderd. Met de ramen open slapen kan gewoon niet. Inslapen is echt een probleem. Ook met oordoppen is het inslapen niet prettig. Vroeg in de morgen wordt ze vaak wakker van vliegtuigen. Ze wordt regelmatig twee tot drie keer per nacht wakker van vliegtuiggeluid. Overdag zijn er perioden dat je elkaar in de tuin niet kan verstaan.

De heer H woont in Bakkum en is secretaris van het platform Vlieghinder Castricum en is tevens kiesman. In 2003 is de vereniging opgericht omdat de hele regio verrast werd door de komst van de Polderbaan. De regio was over niets geïnformeerd. Sinds die tijd wordt het eigenlijk alleen maar erger. De heer H heeft zelf alleen maar irritatie en geen last van de vliegtuigen, maar in de vereniging zijn de mensen radeloos.

Mevrouw F woont al 12 jaar in Wijk aan Zee. Daarvoor woonde ze in Uitgeest. Ze woont ook in een huurhuis met een dun dak en weinig isolatie. Ze heeft vooral last van de opstijgende vliegtuigen.

De heer D woont in het buitengebied, in Heiloo. Hij sluit zich aan bij de andere mensen, want sinds de Polderbaan open is, wordt het elk jaar een beetje meer. Wat hem erg stoort is de vlieghoogte, zo'n 600 meter. De heer D vindt het niet meer leefbaar, het is gewoon armoe.

De heer Graal is wethouder in Haarlemmerliede en Spaarnwoude en hij woont in Halfweg. Dat ligt tegen Zwanenburg aan. Hij is met vliegtuigen opgegroeid en daarnaast was ook nog een spoor dus hij weet niet beter dan dat het geluid er is. Af en toe heeft hij er ook behoorlijk last van, zeker in de tuin, want het huis is goed geïsoleerd. Hij slaapt met het raam open, maar wordt ook weleens wakker.

De heer Jägers is kiesman voor Spaarndam en clustervertegenwoordiger voor het cluster Polderbaan buitengebied.

De heer Verbruggen is wethouder in Alkmaar en vertegenwoordigt de regio Alkmaar in de ORS en de BRS. Hij woont zelf al heel lang in Alkmaar, maar heeft persoonlijk geen last van de overvliegende vliegtuigen.

De heer Alders voegt daaraantoe dat hij voorzitter is van de ORS en dat hij woont in Groningen.

### **Het gesprek: Ervaringen uit de omgeving**

De heer Alders geeft aan dat het de bedoeling is dat de aanwezigen zo veel mogelijk aan het woord zijn. De heer Alders is blij dat in de afgelopen jaren in ieder geval één ding is gedaan, namelijk makelaars kwetsbaar maken, want tegenwoordig moet de makelaar het hele verhaal vertellen. Veel van de gesprekken die in de afgelopen tijd zijn gevoerd gaan over volume. Er zijn steeds meer vliegtuigen en rustperiodes verdwijnen. Het is van belang dat de aanwezigen aangeven waar zij tegenaan lopen en wat zij verwacht van de ORS-partijen.

De heer K heeft begrepen dat Schiphol de landingstarieven voor lawaaiige vliegtuigen gaat verhogen. Daardoor gaat Schiphol meer geld verdienen. De heer K vindt dat deze vliegtuigen geweerd moeten worden. Boven een bepaalde geluidsnorm mogen vliegtuigen niet meer vliegen boven Nederland.

De heer G vraagt hoe het zit met te zwaar beladen vliegtuigen. Hoe wordt dat gemeten? Want bij zulke vliegtuigen worden de motoren vooral bij landen overbelast en dat leidt tot meer uitstoot en lawaai van het vliegen van deze landingsroutes.

De heer J geeft aan dat hij in de loop van de nacht tussen vier en vijf uur wakker wordt. Hij denkt dat het komt door landend verkeer. Hij vraagt zich af of vliegtuigen niet hoger kunnen aanvliegen. Ze komen op 600 meter over. Als er hoger wordt aangevlogen dan zou dat de hinder kunnen verminderen. De heer J constateert dat er ook veel KLM-vliegtuigen laag aanvliegen en ook veel vrachtvliegtuigen.

De heer Alders vraagt hoe het in verhouding staat tot de dag. Is de balans overdag beter dan in de nacht?

De heer J heeft in eerste instantie zich erg geërgerd aan de dagvluchten, maar daar knap je niet van op. Toen heeft hij de knop omgezet. In de nacht kan hij de knop niet omzetten, want hij wil die vliegtuigen gewoon niet horen.

De heer H geeft aan dat het vooral de vrachtvluchten zijn die in de nacht vliegen, rond half drie, voor veel overlast zorgen. Vanaf half vijf beginnen de trans-Atlantische vluchten binnen te komen, dat is de volgende fase, maar vooral die ene vrachtvlucht in de nacht verpest alles. De heer H vraagt zich af of dat vliegtuig niet drie uur eerder of drie uur later kan aankomen.

De heer Alders geeft dat de vraag is wat we na 2020 doen en wat daarbij de belangrijke thema's zijn. Tot nu toe is het aantal vliegtuigen in de nacht begrenst. De heer Alders vraagt zich af of een

nachtsluiting een thema is. De heer Alders vraagt hoe dat bijvoorbeeld ligt in de verenging van de heer H.

De heer H geeft aan dat afgelopen donderdag er een bijeenkomst was waarin gesproken is over de toekomst van de luchtvaart. Nachtvluchten verbieden zou een grote verbetering zijn. De vraag is waarom het elders wel kan en op Schiphol niet. En ze vliegen natuurlijk ook meer in de zomer terwijl in de zomer de deuren en de ramen openstaan. Dat blijft een probleem.

Toegevoegd wordt dat hinder in de nacht een groot effect heeft op de gezondheid. Dat moet niet worden onderschat. Van nachtvluchten heb je de meeste last. Geluid overdag is irritant, maar de hinder van nachtvluchten heeft de grootste gezondheidseffecten.

Mevrouw E wijst op mensen met wisseldiensten. Toegevoegd wordt dat kleine kinderen ook slapen overdag en dus hebben dagvluchten ook gezondheidseffecten.

De heer C snapt niet dat de vliegtuigen zo laag vliegen als ze gaan landen. Startend verkeer zit snel op hoogte en daar heeft hij geen last van. Die 600 meter voor landend verkeer is vaak nog lager. Hij vraagt zich af waarom de vliegtuigen hier zo laag vliegen. Als de heer C het vergelijkt met Heathrow dan zitten die vliegtuigen daar op 25 kilometer voor de baan op een hoogte van tussen de 2.000 en de 2.500 meter. Er wordt veel over glijvluchten gesproken, maar er is nog geen glijvlucht naar beneden gekomen. De heer C vraagt zich ook af waarom er telkens wordt gekozen voor één route. Waarom kan het niet meer gespreid worden?

De heer Alders constateert dat er veel hinder zit in de aanvlieghoogte en agendeert het onderwerp. De heer Alders legt uit dat in Heathrow veel vliegtuigen van dezelfde gewichtsklasse landen. Deze vliegtuigen vliegen als ze achter elkaar zijn opgelijnd voor het landen allemaal even snel. Op Schiphol landen er vliegtuigen van verschillende gewichtsklassen en die zijn moeilijker op een veilige afstand van elkaar te houden. Daarbij moet er weleens afgeremd en gasgegeven worden. Dat gasgeven geeft overlast.

De heer C ergert zich aan het feit dat vliegtuigen die uit het oosten komen helemaal over Uitgeest vliegen om dan pas naar de landingsbaan te vliegen.

De heer D vult aan dat ze steeds noordelijker worden opgelijnd.

Mevrouw E zou graag ook de landingsroutes duidelijk op de kaart hebben. Zij begrijpt niet dat de vliegtuigen eerst naar het noorden moeten vliegen om vervolgens te draaien boven Limmen om dan richting het zuiden te landen.

De heer J agendeert het punt van fijnstof en ultra fijnstof. De heer J zou ook graag zien dat er belasting wordt geheven op kerosine en luchtvaart.

Mevrouw E geeft aan dat Limmen en Castricum buiten de geluidscontouren vallen, waardoor je nergens voor in aanmerking komt, maar er is weldegelijk veel overlast. Mevrouw E heeft het gevoel dat haar hinder wordt genegeerd.

De heer M sluit zich hierbij aan en zegt dat als vliegtuigen al op 30 kilometer op 2.000 voet zitten dat de hinder over die 30 kilometer gewoon hetzelfde is. Dat zie je niet terug in de contouren.

De heer Alders geeft aan dat het punt van de contour wordt geagendeerd.

De heer D geeft aan dat bij het gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan twee verschillende aanvlieghoogtes worden gebruikt uit het oogpunt van veiligheid. Dat schijnt ook niet omgedraaid te kunnen worden. Het lijkt of er niets aan de hinder te doen is. De heer D meent dat als er meer mensen bij de luchtverkeersleiding zouden werken er veel meer mogelijk zou kunnen zijn in de beperking van de hinder. De luchtverkeersleiding zou meer verantwoordelijkheid moeten nemen en zich niet moeten verschuilen achter veiligheid.

Mevrouw A geeft aan dat zij alles bijhoudt. Daardoor wordt zichtbaar dat een dag in september 300 vliegtuigen op 600 meter overkwamen. Soms lijkt er een soort lunchpauze te zijn, dan zijn ze even

weg, maar dan komen de vliegtuigen weer terug. Je kan ook niet zeggen: ik ga even weg, want je zit misschien wel juist in het goede uurtje.

De heer Alders licht toe dat er een blokkenschema is op Schiphol, waardoor het soms even minder is tussen de blokken door. De heer Alders heeft in andere gesprekken opgevangen dat het de laatste tijd door de toename van het volume lijkt of die periodes van rust verdwijnen.

De heer N vraagt of de cijfers van de decibellen kloppen en hoe die gemeten worden.

De heer Alders geeft aan dat er aanwijzingen zijn dat er verschil is tussen meten en rekenen van ongeveer 2 dB. De minister heeft een aanpak aangekondigd om uitvoerig onderzoek te doen naar deze kwestie. Daarom is het van belang dat er een nieuw meetsysteem komt rond Schiphol. Tot nu wordt er voor de handhaving alleen berekend, omdat metingen beperkingen hebben. Ook kan je met berekenen een toekomstvoorspelling doen en dat is niet mogelijk met meten.

Mevrouw E vraagt of de NOMOS-meetpost hier in de buurt nutteloos is.

De heer Alders merkt op dat de ORS nu onderzoekt of het huidige NOMOS-netwerk verbeterd kan worden. Ook wordt daarbij gekeken of burgers kunnen meedoen met meten door bijvoorbeeld een app op de telefoon of een eigen meter op het huis aan te sluiten op het meetnetwerk.

Mevrouw A merkt op dat het uitgangspunt is om routes te concentreren boven dunbevolkt gebied. Ze constateert dat sommige routes niet voldoen aan dit uitgangspunt. Als zij dit voorlegt aan BAS dan hoort zij van BAS dat er gewerkt wordt aan de optimalisatie van de routes, maar het ligt gevoelig. Dit laatste begrijpt ze niet.

De heer Alders geeft aan dat de routes zijn vastgelegd. Er is in de afgelopen jaren gekeken waar optimalisaties mogelijk zijn. Bij het aanpassen van routes treedt het zogenaamde waterbedeffect op. Als je ergens hinder vermindert dan wordt het elders weer erger.

De heer Benschop merkt op dat mevrouw A mogelijk doelt op de alternatieve nachtroute waar momenteel nog onderzoek naar wordt gedaan.

Mevrouw A stelt voor om overdag een deel van de nachtroute te gebruiken, want die ligt optimaler dan de routes overdag.

De heer D heeft die gedachte ook weleens gehad, maar hij heeft begrepen dat dit niet mogelijk is overdag.

De heer Alders geeft aan dat het punt van mevrouw A geagendeerd wordt.

De heer Benschop is sinds zijn aantreden met zijn neus in de boter gevallen gezien de discussie over de toekomst van Schiphol. Er is hem een aantal dingen opgevallen. De vraag waarom Schiphol en de sector willen groeien, waarom dat nodig is, wat daar de rechtvaardiging van is, moet serieus beantwoord worden. Er is heel veel vraag en het dubbele daarvan is dat die vraag ook voor een deel weer van onszelf komt. Als consument profiteren we enorm van de liberalisering van de luchtvaart, er zijn steeds meer verbindingen, de frequenties zijn toegenomen en de prijzen zijn gedaald. De consument in ons wordt goed bediend. De burgerkant in ons wordt veel minder goed bediend. Er is in het verleden altijd discussie geweest over Schiphol en de balans tussen de lusten en de lasten, maar het aantal mensen dat zegt dat ze het gehad hebben is de laatste jaren naar de inschatting van de heer Benschop toegenomen. Ook het vertrouwen lijkt gedaald en dat maakt het heel lastig. Het gaat over draagvlak en acceptatie. De heer Benschop geeft aan dat hij prima een luchthaven kan runnen met het huidige aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Hij doet het niet voor de omzet of de winst voor de luchthaven. Het gaat om twee dingen. De opbrengst voor Nederland zit in het netwerk op Schiphol. Hierdoor komen veel bedrijven naar Nederland. Daar zit het economische profijt, dat zit niet in de winst- en verliesrekening van de luchthaven. Het tweede is dat er één maatschappij afhankelijk is van Schiphol. Die verzorgt niet in zijn eentje dat netwerk, maar die levert wel een zeer belangrijke bijdrage daaraan. De KLM heeft groei nodig, want als zij stilstaan in een wereld die heel hard groeit dan is dat slecht voor KLM. Schiphol is heel hard gegroeid de afgelopen

jaren, misschien wel te hard. Die groei is voor de economische betekenis niet nodig geweest. De heer Benschop wil naar een andere benadering. De heer Benschop is op zoek naar gematigde groei die onder de groei ligt van de afgelopen jaren. Een tweede is dat de groei beter gecontroleerd moet worden. Per jaar een aantal vluchten erbij in combinatie met Lelystad. Met als doel om te groeien en de totale belasting te laten verminderen. We hoeven niet hard te groeien. Op de luchthaven zelf lopen we ook tegen de grenzen aan. Forse groei slaat de balans tussen de lasten en de lusten uit het lood.

De heer Benschop is bereid om naar veel aspecten te kijken, die komen ook aan de orde. Bijvoorbeeld het punt van de nachtvluchten. Als de heer Benschop een andere luchthaven had in Nederland waar makkelijker nachtvluchten afgehandeld zouden kunnen worden en waar het ook mag dan zou het makkelijk zijn om de vliegtuigen daar naartoe te sturen. Maar Schiphol is de enige luchthaven in Nederland die in de nacht open is. Op andere luchthavens in het buitenland waar er een nachtslot is hebben ze luchthavens in de buurt die in de nacht open zijn.

Er worden ook punten genoemd voor verdere hinderbeperking, zoals capaciteit op de banen en de aanvliegroutes. Niet alles is makkelijk en niet alles is mogelijk. Er zijn inderdaad aspecten van veiligheid, maar er is ook ontvankelijkheid voor dit soort hinderbeperkende voorstellen. Want de huidige relatie tussen Schiphol en zijn omgeving is niet gezond. De luchthaven zelf neemt daarom het initiatief. Een voorbeeld daarvan is het belasten van oudere, vervuilendere vliegtuigen. Daar verdient Schiphol geen cent aan, dat mag ook niet. We belonen de schonen en we belasten de oude en de opbrengst voor de luchthaven is nul. De minister is bezig om de oudste vliegtuigtypes te verbieden. Dat alles bij elkaar geeft weer een zet in de goede richting.

Een andere stap die met de sector is gezet betreft het onderwerp duurzaamheid. Er is niet alleen een lokaal probleem, maar er is ook een globaal probleem en daar draagt de luchtvaart aan bij. Vanuit de sector is een plan op tafel gelegd om op allerlei punten voortgang te boeken in het laten dalen van de uitstoot. Brandstof is daarin belangrijk, want andere brandstoffen zijn ook schonere brandstoffen. Als je met bio kerosine gaat vliegen ben je bijna alles kwijt en als je naar synthetische kerosine gaat ben je alle vervuilende uitstoot kwijt. Synthetische kerosine is nu nog duur en het wordt nog niet geproduceerd in Nederland, maar willen we die weg inslaan dan moet ook de luchthaven, die geen brandstoffen produceert, meehelpen om dit te bevorderen. De heer Benschop merkt op dat synthetische kerosine nog niet helemaal groen is, maar wel helpt om fijnstof en ultra fijnstof te voorkomen, want daarvan weten we dat deze schadelijk zijn voor de gezondheid. Daarom gaat Schiphol investeren in deze brandstoffen om een trend in te zetten. De heer Benschop heeft ook gezegd dat de luchthaven niet gaat wachten op de conclusies van de RIVM-studie naar ultrafijnstof en daarom een actieplan start om de luchthaven te elektrificeren. De heer Benschop geeft aan dat er een verstandige weg moet worden gekozen en die is anders dan voorgaande jaren.

De heer Jägers merkt op dat het verhaal van de heer Benschop vertrouwenwekkend is, maar hij constateert ook veel kritische geluiden. Klagen bij BAS lijkt geen nut te hebben. De partijen hebben zich niet gehouden aan de afspraken. Nu wordt de vierde baanregel weer ter discussie gesteld. De bewoners vinden dat het aantal nachtvluchten 29.000 moet zijn, omdat er geen glijvluchten zijn gerealiseerd. De heer Jägers vindt dat het vertrouwen ook nog wel gewonnen dient te worden met daden.

De heer Benschop antwoordt dat hij zich daar geen enkele illusie over maakt en is zich bewust dat alleen resultaten het vertrouwen kunnen terugwinnen. De heer Benschop vertelt dat deze zomer de Polderbaan met spoed gerepareerd moest worden. Dat duurde 10 dagen. Dat betekent dat je dan van andere banen gebruik mag maken. Dan mag je bijvoorbeeld de Kaagbaan in noordelijke richting gebruiken, maar dat veroorzaakt wel enorm veel klachten. De heer Benschop vertelt dat hij terugkwam van vakantie en dat de heer Broeke van BAS bij hem langskwam en aangaf wat er gebeurd was. Daarbij zaten ook een paar vrachtluchten in de nacht. Dit heeft de heer Benschop

intern aangekaart en gevraagd of het op deze manier verstandig is, ook al is van de wet geoorloofd. Binnen Schiphol moet anders worden omgegaan met dit soort situaties. De heer Benschop wil de omgeving nadrukkelijker mee laten wegen in dit soort afwegingen. Ook laat hij in zijn beoordeling de reputatie en de klachten meewegen.

### **Afsluitende ronde**

De heer C vraagt hoe groot Schiphol is ten opzichte van andere luchthavens.

De heer Benschop geeft aan dat Schiphol de derde luchthaven van Europa is. De luchthavens in Europa zijn vooral concurrentie voor KLM. De heer Benschop heeft niet de doelstelling om de grootste te zijn, maar om de beste te zijn.

Mevrouw E vraagt of overstappers van economisch belang zijn.

De heer J vraagt hoe het zit met de pretvluchten.

De heer B vraagt of aan de tafel ook besproken wordt om meer dezelfde soorten vliegtuigen toe te laten op Schiphol en of dat leidt tot meer winst. Een tweede punt is hoe wordt omgegaan met de ontwikkeling van de trein als substituut voor korte vluchten.

De heer C vraagt hoe het staat met het voornemen voor een luchthaven in zee.

De heer M merkt op dat de website van BAS momenteel onveilig is en hij klaagt daarom niet meer via BAS. Dit is al een paar maanden aan de gang en hij heeft BAS hier ook van op de hoogte gesteld. Een tweede opmerking is dat een paar jaar geleden de route van de nachtvluchten is omgelegd. Dat zou een tijdelijke maatregel zijn. De heer M vraagt wat de stand van zaken is.

Mevrouw A geeft aan dat ze in Limmen vijf jaar lang die nachtroute hebben gehad en vraagt of er een mogelijkheid is om iets meer te gaan spreiden.

De heer H merkt op dat het werken bij BAS frustrerend moet zijn, die mensen kunnen niets toezeggen. Daarom stelt hij voor om er een ombudsfunctie van te maken. Een tweede opmerking is dat hij heeft gehoord dat in de mer staat dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot toeneemt, maar zijn huis moet gasvrij worden. Hij vindt dit niet uit te leggen.

Mevrouw F vraagt of er een klachtenapp is. Als je buiten zit kan je met een app veel makkelijker een klacht indienen. De huidige manier ontmoedigt om te klagen.

De heer Benschop vindt dat je het systeem zo moet inrichten dat de focus ligt op de economisch essentiële vluchten en dus moeten pretvluchten worden uitgeplaatst. Andere luchthavens zoals Lelystad moeten Schiphol ontlasten. Vervolgens is er een vraag met welk instrumentarium dat kan. Dat blijkt niet eenvoudig. Er moet ook veel gebeuren met de treinen. Ook dat levert weer ruimte op voor vluchten op Schiphol. De heer Benschop geeft aan dat je een open mind moet hebben om een luchthaven in zee te onderzoeken, maar voor de korte termijn is het geen oplossing.

De heer Alders geeft aan dat er een verslag wordt gemaakt en dat dit verslag wordt meegegeven aan de ORS-partijen bij het opstellen van het advies. De heer Alders dankt iedereen voor zijn deelname en dankt de gastvrouw voor de gastvrijheid.