

## **Verslag huiskamergesprek 9 november 2018**

*Versie 4-12-2018*

**Deelnemers:** Dhr. A, dhr. B, dhr. C, dhr. D, dhr. E, dhr. F, mw. G, dhr. H, mw. J, dhr. K, dhr. Ten Boden, dhr. Poelmans, dhr. Van Dorst, dhr. Alders (voorzitter), dhr. Weggeman (ORS-secretaris), mw. Sinkeler (ORS-secretariaat, verslag).

### **Verwelkoming**

De heer Alders dankt de belangstellenden voor hun komst en de heer A voor het beschikbaar stellen van zijn woonkamer. Momenteel liggen twee adviesaanvragen voor bij de Omgevingsraad Schiphol. De ORS-partijen moeten samen tot een advies komen. Om gevoed te worden door de omgeving gaan de delegaties op pad om op te halen wat er leeft. Hiertoe hanteren de ORS-partijen verschillende vormen, waaronder huiskamergesprekken. In dit gesprek is het belangrijk dat wordt uitgesproken wat Schiphol op dagelijkse basis betekent voor de omwonenden. Heel veel mensen werken op Schiphol, maar wonen ook binnen de geluidszone. Schiphol maakt deel uit van het leven in deze omgeving. Van dit gesprek worden een verslag en foto's gemaakt.

### **Voorstelronde**

De heer Alders nodigt iedereen uit zichzelf kort voor te stellen.

De heer H is voorzitter van Bedrijfsleven Bollenstreek. Hij heeft een uitgebreide carrière achter de rug, waarin hij onder meer wethouder was in de gemeente Noordwijkerhout.

De heer Ten Boden is wethouder van de gemeente Teylingen.

De heer D komt uit Nieuw-Vennep. Hij is sportmarketeer en zijn favoriete baan is de Kaagbaan.

De heer Poelmans is clustervertegenwoordiger voor het cluster Kaagbaan.

De heer Van Dorst is CEO van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Hij woont in het verlengde van de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan.

Mevrouw G komt uit Leimuiden, is bedrijfseconoom en is de voorzitter van de Dorpsraad Leimuiden.

De heer K is consultant in Oegstgeest en tevens luchtwachter Holland Rijnland.

Mevrouw J is makelaar in Oegstgeest. Zij werkt ook voor Duurzaam Dorp Oegstgeest.

De heer A is ervaringsdeskundige qua zowel gebruik van de luchthaven als geluidsoverlast. Hij werkt in de financiële hoek.

De heer B is voorzitter van de werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord".

De heer F werkte bij de Erasmus Universiteit, maar is nu gepensioneerd. Hij woont in Oegstgeest. Hij vertegenwoordigt de stichting "Oegstgeest Zonder Vlieg hinder" (OZV) die meer dan 400 sympathisanten heeft. Hij wil door data-analyse laten zien wat er aan de hand is.

De heer C komt uit Katwijk. Hij heeft gewerkt bij 3M.

De heer E woont in Warmond. Hij maakt zich boos over vliegtuigen. Hij hoopt duidelijkheid te krijgen.

De heer Alders vertelt dat hij in Groningen woont.

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

De heer Alders vraagt de bewoners om te vertellen over de invloed van de luchthaven op hun leven.

De heer B zegt dat Leimuiden het grootste slachtoffer is van het nieuwe normen- en handavingsstelsel. De Kaagbaan is één van de twee preferente banen. Er starten 70.000 vliegtuigen per jaar, waaronder nachtvluchten. Het microklimaat Rijsenhout heeft het erger gemaakt, want toen kwam de route 300 meter naar Leimuiden toe. In 2014 is NADP2 [*Noise Abatement Departure Procedure 2*] ingevoerd, waardoor flink werd afgeweken van de vliegroute. Dit heeft geleid tot microklimaat Leimuiden. De cumulatie van geluid wordt nu niet meegenomen in het aantal ernstig gehinderden.

## Verslag huiskamergesprek 9 november 2018

Versie 4-12-2018

De heer F geeft aan dat een datastatisticus van de OZV-groep de data van Sensornet van 1 jaar vliegtuigbewegingen heeft geanalyseerd. Sassenheim zit het dichtst bij een meetpost van Schiphol. De vliegtuigen vliegen snel al heel laag, ruim voor het *Final Approach Point*. Bij Sassenheim zitten ze op 700 meter, maar 20 kilometer daarvoor ook al; vanaf zee en boven Alphen aan den Rijn al. De interceptiehoogte hoeft niet per se hoger, hoewel dat internationaal wel kan, maar het pad richting de interceptiehoogte moet hoger worden aangevlogen. Hij wil dit graag inbrengen voor onderzoek. De heer F hoopt daarnaast dat er binnenkort ook sprake zal zijn van automatische separatie zoals dat nu bij auto's gebeurt. De heer Van Dorst legt uit dat gestreefd wordt naar een bepaalde uurcapaciteit. De separatie van landingen vindt handmatig plaats. De luchtverkeersleider kan sturen met instructies over (verticale) hoogte, (horizontale) afstand tot andere vliegtuigen en snelheid. Hij herkent wel wat de heer F schetst. De automatische separatie wordt zeker onderzocht. Net zoals nu aan tafel wordt besproken hoe de uurcapaciteit op niveau kan blijven bij het gelijktijdig uitvoeren van CDO's [*continuous descent operations*].

De heer B maakt zich zorgen over de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van bewoners. Het gevoel bestaat dat die rapporten in een la belanden, terwijl het een toetsingscriterium zou moeten zijn bij beleidskeuzes. Bij twijfel niet groeien. De heer B zou verder graag zien dat de cumulatie en plek krijgt in de m.e.r. als erkenning van de overlast. Mevrouw J kiest voor een andere insteek; Hoewel zij het geluid dramatisch vindt, baart het klimaat haar de meeste zorgen. Er is sprake van fijnstof, ontwrichting van het milieu en klimaat, waarbij de luchtvaart omwille van kinderen - en niet kleinkinderen - moet krimpen in plaats van groeien. Zij vindt het onacceptabel dat de luchtvaart en scheepvaart in het klimaatverdrag zijn uitgezonderd. Koraal sterft uit door temperatuurstijgingen en verzuring van oceanen ten gevolge van CO<sub>2</sub>, terwijl koraal CO<sub>2</sub> opslaat. De smeltende ijskappen kunnen steeds minder goed het zonlicht weerkaatsen. Het is een zichzelf versnellend proces. De heer A zegt dat de overlast op zich heel vervelend is. Sinds 1983 woont hij op deze plek. Vliegtuigen vliegen recht over, maar tien jaar geleden zeiden de mensen bij Schiphol dat het vliegtuig niet te herleiden was. Hij kan zich hier niets bij voorstellen en voelde zich met een kluitje het riet ingestuurd. Het is goed om nu als vrienden aan tafel te zitten. Transparantie is gewenst over de cijfers. Dat is onderdeel van een goede discussie over luchtvaart en Schiphol. De heer Alders geeft aan dat de app OmgevingsInfoSchiphol sinds begin dit jaar precies toont welk vliegtuig waar vliegt en waarom. Er is ongekend geïnvesteerd om informatie te geven aan de omgeving. De sector moet op die manier ook verantwoording afleggen. Er is veel gebeurd op de informatievoorziening, want iedereen moet over die feiten kunnen beschikken.

De heer F zegt dat in het verleden de data van de openbare meetpunten goed toegankelijk was. Tegenwoordig is het lastig, en soms niet mogelijk, om ruwe data te verkrijgen voor onafhankelijke analyses.

De heer Alders zegt dat het niet nodig zou moeten zijn om discussie te voeren over data. De toegankelijkheid van data kan nog verder besproken worden met de bewonersvertegenwoordigers.

De heer A zegt dat dit gaat over geluid, maar over stoffen is heel weinig bekend.

De heer Alders zegt dat het klopt dat de keuze voor de Polderbaan als preferente baan inderdaad door geluid is ingegeven. De taxitijd richting de Polderbaan is het langst van alle banen. De laatste tijd is er veel meer aandacht gekomen voor de verhouding tussen geluid en uitstoot.

De heer K maakt zich ook zorgen om het klimaat. Het is goed dat iedereen bij elkaar zit nu, zodat luchtvaart een plek kan krijgen in het nationale klimaatbeleid. De lucht- en scheepvaart zouden, net als andere sectoren een eigen klimaattafel kunnen krijgen zodat het klimaatbeleid

## Verslag huiskamergesprek 9 november 2018

Versie 4-12-2018

in samenhang kan worden besproken. Op die manier worden deze sectoren onderdeel van het klimaatakkoord en de klimaatwet. Met het ETS-systeem denkt Europa al die kant uit. Het CBS zou een rol kunnen spelen door ook de emissies uit de lucht en scheepvaart te betrekken in de statistiek van de nationale broeikasemissie..

De heer B zegt dat het ETS er voor zorgt dat landen waar gevlogen wordt uitstootrechten gaan kopen van landen waar niet wordt gevlogen. Hij vraagt zich af of de gezondheidsimpact daarmee wordt geholpen. De bewoners moeten niet worden gezien als *collateral damage*.

De heer K zegt dat ETS alleen inderdaad onvoldoende is.

De heer Alders geeft aan dat de politiek een gematigde groei voorziet. De Omgevingsraad voorziet daarin een balans, onder andere met het oog op het klimaat.

De heer K denkt dat indien klimaatbeleid serieus wordt genomen, een krimp van de luchtvaartsector onvermijdelijk is. Er is een disbalans tussen de lusten en de lasten in deze omgeving in relatie tot de luchtvaart. Er is veel winst te bereiken middels een verbod op de nachtvluchten. Hij kan zich voorstellen dat een dergelijk verbod lastig is voor intercontinentale vluchten, maar die dan in ieder geval volgens CDO's kunnen naderen en verder zou de luchthaven gesloten kunnen blijven. Daarmee zouden de mensen echt een plezier worden gedaan.

De heer Poelmans vult aan dat voor de internationale luchthaven in Frankfurt een dergelijk verbod is ingesteld, welk in de praktijk inderdaad goed blijkt te werken, terwijl de afgesproken CDO's op Schiphol gedurende de nacht nauwelijks blijken te werken.

De heer K stelt voor de nadering van 2.000 voet te verhogen naar minimaal 3.000 voet.

De heer F zegt dat dit internationaal gezien al gebeurt.

Mevrouw G zegt als econoom voorstander te zijn van economische groei. Er is niet alleen sprake van negatieve effecten, maar ze ziet ook wel een verschuiving in de discussie. In Brest kom je tegenwoordig sneller met de trein dan met het vliegtuig. Ook de Flixbus is een alternatief. Grotere vliegtuigen kunnen ook helpen. Als men niet wil groeien ben je eigenlijk tegen vooruitgang. Groei kan ook anders worden ingevuld, bijvoorbeeld op Lelystad en Eindhoven.

De heer D sluit zich hierbij aan. Hij vindt het gek als er sprake zou zijn van automatische groei van Schiphol. Als Coca-Cola meer suiker wil gebruiken stuiten ze ook op een wet waarin staat dat dit niet mag. Voor Schiphol is de wettelijke grens 500.000. Dat moet niet worden opgerekt. Hij is sporteconoom, maar hij heeft zitten rekenen en denkt dat de grondprijs in de Haarlemmermeer betekent dat een luchthaven in zee gemakkelijk gefinancierd kan worden. Dan heeft niemand meer last. In een deel van Nieuw-Vennep kan nu niet worden gebouwd, terwijl de jeugd daar wil wonen.

De heer Ten Boden geeft aan vooral aanwezig te zijn om te luisteren en hij zal deze geluiden meenemen naar de BRS [Bestuurlijke Regie Schiphol]. Tot nu toe is alles heel herkenbaar. De BRS zet ook in op een oplossing voor de nachtvluchten. CO2 staat ook op de agenda.

De heer H vertegenwoordigt het bedrijfsleven, er zijn zo'n 4.400 bedrijven aangesloten. De meeste ondernemers wonen in deze streek. Hij hoort een stukje frustratie dat mensen niet gehoord worden. Ook CO2 wordt veel genoemd. Het is goed om mee te denken, maar men moet ook realistisch zijn. Het idee van Schiphol in zee is al besproken. Hij zou voorstellen om de luchthaven naar Groningen te verplaatsen. Er is behoefte aan werk daar. In Delfzijl zijn woningen afgebroken, omdat er te weinig mensen waren. Hij hoopt dat er grotere en elektrische vliegtuigen komen. Hij schrikt heus van hoe het ervoor staat, maar zonder economie gaat het niet allemaal opeens beter en wordt men niet gelukkiger. Misschien is het mogelijk om Schiphol een stukje te verplaatsen. Niemand wil de groei hebben, maar toch wil iedereen er gebruik van maken.

## Verslag huiskamergesprek 9 november 2018

Versie 4-12-2018

Mevrouw J zegt dat zij als makelaar merkt dat mensen, voor ze besluiten tot aankoop van woningen, blijven slapen in Oegstgeest om te kijken hoeveel last zij zullen hebben. Tegenwoordig gaat het de hele tijd maar door.

De heer E zegt dat het hem stoort dat hij niet meer kan genieten van zijn tuin. Er vliegen 30 tot 40 vliegtuigen per dag over zijn huis. Er is geen moment meer dat het rustig is. Hij zegt dat hij op tv heeft gezien dat een vrouw uit Castricum hetzelfde probleem heeft.

De heer F zegt dat de verplaatsing van Schiphol in detail moet worden bekeken. Het bedrijf zou op de huidige plek kunnen blijven, maar de banen zouden dan naar zee verhuizen. De Maasvlakte kon ook opgespoten worden.

De heer C zegt dat dit onderwerp totaal niet speelt in Katwijk, niemand loopt met een spandoek. De gemeente is geen lid van de Omgevingsraad, dus de heer C kan niet sparren met de wethouder. Toen de heer C 45 jaar geleden zijn vrouw ontmoette zei hij al dat de vliegtuigen eigenlijk naar de Flevopolder zouden moeten gaan. Toen had de politiek zijn kans moeten pakken. Nu moet je een olifant verplaatsen. Zijn zoon werkt bij een internationaal bedrijf waarvoor hij veel vliegt. De heer C kan zich voorstellen dat er veel meer gebruik wordt gemaakt van een *conference call*. Vakantie kan ook met de boot, dan komt men ook ontspannen aan op de plaats van bestemming. De toestellen die met zuidwestenwind nog boven Katwijk opstijgen en met een noordoostenwind de daling inzetten zitten nog dermate hoog dat ze voor de inwoners van Katwijk/Rijnsburg en Valkenburg geen overlast geven. Wat de heer C en anderen wel irriteert is het aantal toegenomen start en landingen van de nachtcharters. Dat begint al rond 5 uur in de ochtend. Hij zegt dat die herrie het slaapritme verstoort.

De heer Ten Boden zegt dat hij zijn collega wel informeert.

De heer Poelmans zegt dat het goed is dat dit soort gesprekken wordt gevoerd. Er moeten afspraken worden gemaakt en de vraag of groei nodig is voor Nederland. Verder kan goede informatie helpen om begrip te kweken, maar dat haalt de overlast en de gezondheidsschade niet weg.

De heer B vindt vooral de gezondheid en de waarde van de investering van bewoners belangrijke punten. Een tweede Kaagbaan zou ook enorme impact hebben op dit gebied.

De heer Van Dorst vindt het goed om hier aanwezig te zijn. Hij heeft zelf gewoond in het binnengebied. De sector is niet blind voor de problematiek rondom de luchtvaart. Er is geen sprake van een doldrieste groeiagenda. De sector wil graag tot afspraken komen met de omgeving. Elementen die hier genoemd worden zijn rustmomenten op de dag. Vanwege het klimaat wil de sector die alternatieve vervoersmodaliteiten graag verder ontwikkelen, KLM en de NS zijn hiermee bezig. CO2 moet zeker gereduceerd worden, want het is belangrijk om goed voor de planeet te zorgen. De sector heeft hiertoe ook een plan van aanpak gelanceerd. Met de trein zou men gemakkelijk naar Brussel, Parijs of Keulen kunnen reizen. Schiphol op zee moet ook bekeken worden. Dit kan voor een groot deel hand in hand met de luchtvaart in Nederland. Er moet worden opgepast dat niet aan de kant wordt gezet wat bereikt is voor de Nederlandse economie. LVNL zet in op het verder ontwikkelen van CDO's. Verder heeft de heer Van Dorst duidelijk gehoord dat men zich zorgen maakt over nachtvluchten, fijnstof en andere emissies.

Mevrouw J zegt dat het niet zo kan zijn dat er oneindig wordt gegroeid. De wegen staan ook iedere keer weer vol na het aanleggen van nieuwe wegen, uitbreiden van capaciteit levert ook hier geen oplossing, maar vergroot alleen de bestaande problemen. Verdere groei van de luchtvaart heeft voor de economie geen toegevoegde waarde.

De heer Alders zegt dat de directeur-generaal van het ministerie de *Klimaattafel duurzame luchtvaart* voorziet. De luchtvaart krijgt een eigen hoofdstuk in het klimaatakkoord. Dit geldt ook voor de scheepvaart. Er komt opnieuw een studie naar een luchthaven in zee, maar voordat men zover is zijn we minstens 10 jaar verder. Dan rest de vraag wat de komende tien jaar moet gebeuren.

**Laatste ronde: hoe nu verder**

De heer D zegt dat hij zich niet meer druk zou maken als de luchthaven over 10 jaar in zee zou liggen.

De heer K vindt het goed dat de klimaattafel voor de luchtvaart bestaat. Hij zou graag zien dat er een reductiedoel aan wordt gekoppeld, die in lijn is met de nationale klimaatambities. Verder zou een luchthaven in zee zou betekenen dat deze omgeving wordt ontlast. De nieuwe luchthaven, die Schiphol vervangt, moet dan wel in omvang passen bij een krimpscenario van de luchtvaart zodat de klimaatdoelstellingen kunnen worden waargemaakt. Daarnaast moet rekening worden gehouden met windmolens en dergelijke. De waarde van de woningen zal ook toenemen, terwijl tegelijkertijd reductie plaatsvindt van CO<sub>2</sub>. Verder merkt hij op dat in Duitsland de auto-industrie, die de transitie heeft tegengewerkt en daarbij ook heeft gesjoemeld met uitstootgegevens, nu in de problemen is geraakt. Zo worden relatief jonge diesels uit Duitse steden geweerd vanwege te hoge emissies en dit leidt voor de sector tot imagoverlies. Bovendien heeft de auto-industrie niet ingespeeld op de ontwikkeling van elektrische auto's waardoor zij nu achterloopt op haar concurrenten. Dat moet de luchtvaartsector voorkomen, het zou daarbij helpen als er meer transparantie en consistentie over de werkelijke (geluids)emissies zou bestaan.

De heer B is erg blij met de doorkijk naar 2050. De politiek moet ook denken aan een schonere economie. Misschien is de komende 10 jaar onder bepaalde condities wel te overbruggen.

De heer D woont aan de noedkant van Nieuw-Vennep. De Spijkerboorroute loopt daar overheen. De zware toestellen halen de bocht niet.

De heer Van Dorst legt uit dat de Spijkerboorroute tussen Nieuw-Vennep en hoofddorp inligt om de kernen te ontzien. Hij erkent dat het complex is. Door woningbouw komen de kernen ook steeds meer naar elkaar te liggen in deze regio.

De heer Alders zegt dat het belangrijk is dat er zorgvuldig aandacht wordt besteedt aan het wonen en vliegen in één regio. Partijen moeten voorkomen dat ze hun eigen spanning creëren. Het is een buitengewoon moeilijk onderwerp.

Mevrouw J zegt dat mensen graag in de regio willen wonen. Alles gaat in Leiden per opbod, er moet echt gebouwd worden.

De heer Poelmans merkt op dat er niet onder routes moet worden gebouwd. Het grote probleem is daarnaast dat routes worden aangepast.

De heer Van Dorst zegt dat de dynamiek de laatste jaren erg is veranderd. Het gaat niet om ongebreidelde groei, maar om zeer gematigde getallen. Hij bestudeert wat beter kan en moet. Het klimaat gaat de heer Van Dorst aan zijn hart. Tot slot wil hij de heer A bedanken voor zijn gastvrijheid.

De heer D vraagt zich nog af hoe het landend verkeer op de Zwanenburgbaan en het startend verkeer vanaf de Kaagbaan uit elkaar wordt gehouden. Er zit weliswaar 1.000 voet tussen, maar dat vindt hij erg krap.

De heer Alders zegt dat hier een antwoord zal komen, als het verslag is rondgestuurd.

**Afsluiting**

De heer Alders zegt dat het verslag aan iedereen zal worden toegezonden. Hij bedankt de deelnemers voor hun tijd en de heer A voor hun gastvrijheid en gaf aan dat de mogelijkheid bestaat om ter aanvulling van het verslag extra stukken in te sturen ter verduidelijking van het verslag.