

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

Aanwezig: de heer A, mevrouw B, mevrouw C, mevrouw D, de heer E, de heer F, de heer G, de heer H, de heer J, de heer K, mevrouw L, de heer M, de heer N, de heer O, de heer Van den Heuvel (wethouder Bodegraven-Reeuwijk, lid van College van Advies), de heer Van Dorst (CEO LVNL, lid van College van Advies), de heer Baarse (clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied), de heer Bijlsma (clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan buitengebied, lid van College van Advies), de heer Alders (voorzitter Omgevingsraad Schiphol), de heer Weggeman (secretaris Omgevingsraad Schiphol), mevrouw Sinkeler (verslag).

Opening

De heer A heet iedereen van harte welkom. Hij hoopt op een constructief gesprek.

De heer Alders heet alle aanwezigen ook welkom en dankt de heer A en zijn vrouw voor zijn gastvrijheid. Aanstaande vrijdag wordt er vergaderd over twee adviesaanvragen. Het akkoord uit 2008 ging over de periode tot en met 2020, deze adviezen gaan over de periode tot 2030. De adviezen gaan niet alleen over vliegen, maar ook over wonen. Er is veel gesproken met de partijen los van elkaar, maar vrijdag komt iedereen bijeen. De partijen uit de Omgevingsraad Schiphol (ORS) zijn vertegenwoordigers van bestuurders, bewoners, luchtvaartsector, het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Milieufederatie Noord-Holland en VNO-NCW West. De regio, bestaande uit de heer Weggeman, de heer Vermeegen en de heer Alders zelf, heeft de verantwoordelijkheid over het proces. Om gevoed te worden door de omgeving gaan de delegaties op pad om op te halen wat er leeft. Hiertoe zijn verschillende onderdelen georganiseerd door de ORS-partijen, waaronder huiskamergesprekken. Van alle onderdelen wordt verslag gemaakt, zo ook van dit gesprek. Samen met het advies gaan dit in één pakket naar de Minister.

Voorstelronde

De heer Alders nodigt iedereen uit om zich voor te stellen en te zeggen waarom zij/hij hier is.

De heer H woont 42 jaar in Uithoorn. Hij is werkzaam bij een scholengemeenschap.

De heer E komt uit Abcoude. Er komen steeds meer vliegtuigen over, daarom is hij hier.

De heer J woont in Nieuwkoop, een voormalig stiltegebied.

De heer F woont al 25 jaar in De Kwakel. Hij is hier vanwege de hoeveelheid vliegtuigen.

De gastheer, de A; woont sinds 15 jaar in Uithoorn. Hiervoor heeft hij destijds bewust gekozen. Hierbij heeft hij gekeken naar de effecten van Schiphol, maar tegenwoordig heeft hij veel last van de bocht over Uithoorn.

De heer Baarse is clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan binnengebied en is hier om te luisteren.

De heer O woont in Kudelstaart en is lid van de onlangs opgerichte vereniging Vereniging Vliegtuighinder Westeindergebied.

De heer Van den Heuvel is van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Dat klinkt ver weg, maar dat valt wel mee. Hij zit sinds kort in het College van Advies. Hij is daar vertegenwoordiger van het buitengebied.

De heer Bijlsma woont al 50 jaar in Uithoorn. Eerst 16 jaar in deze wijk en sindsdien in Meerwijk. Hij is clustervertegenwoordiger Aalsmeerbaan buitengebied en lid van het College van Advies.

De heer Van Dorst is CEO van LVNL en woont in Amsterdam.

De heer M komt uit Oude Meer.

Mevrouw L komt ook uit Oude Meer. Eerst woonde zij bij de Kaagbaan, maar nu bij de Aalsmeerbaan.

De heer N is lid van de ORA en woont nu 35 jaar langs de ringvaart. Hij kan zwaaien naar de piloten.

Toen hij in Oude Meer ging wonen was er beloofd dat de Aalsmeerbaan dicht zou gaan.

De heer G woont sinds mei in Uithoorn. Eerst dacht hij dat het meeviel, maar het is verschrikkelijk. Hij heeft veel last, vooral van de bocht.

Mevrouw B woont 38 jaar in de wijk Zijdelwaard. Zij heeft extreme last van Schiphol.

Mevrouw C is voorzitter van Buurtbeheer de Legmeer, dat is opgesplitst in drie organisaties met drie kiesmannen. Zij woont 35 jaar in Legmeer. De toenemende overlast is ondraaglijk.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

Mevrouw D is kiesvrouw voor Buurtbeheer de Legmeer. Sinds 20 jaar woont zij in Uithoorn, daarvoor woonde zij in Amsterdam. Er is sprake van een enorme toename van vliegverkeer. Tussen 2013 en 2017 is het aantal vliegtuigen met 75% gestegen. Het is verschrikkelijk.

De heer K woont 45 jaar in deze wijk. Dat is niet onder de Aalsmeerbaan, maar wel onder de uitvliegroute.

De heer H zegt dat er twee uitvliegroutes over deze wijk gaan; de bocht en de route naar het zuiden. Die laatste is in de jaren opgeschoven naar Uithoorn.

De heer Alders woont in Groningen.

Gesprek

De heer Alders zegt dat de ORS-vertegenwoordigers hier met name zijn om te luisteren, maar dat zij uiteraard ook vragen kunnen beantwoorden.

Mevrouw D vraagt waarom Schiphol niet aanwezig is.

De heer Alders licht toe dat de luchtvaartpartijen de huiskamergesprekken onderling hebben verdeeld. Mevrouw D vindt het raar, omdat LVNL een hele andere rol heeft dan Schiphol.

De heer A heeft geïnformeerd naar toekomstplannen voordat hij hier kwam wonen. Uithoorn is ene prima locatie met veel voordelen, waar Schiphol één van is. De toename van het aantal starts is echter extreem en dat valt op. Er is sprake van een toename van 70%.

Mevrouw C zegt dat het aantal starts van 40.000 naar 70.000 is gegaan. Dit strookt niet met beloftes uit 2008 en ze is hierover ontzettend boos.

De heer A zegt dat dit klopt en dat de tijd waarin de vliegtuigen overkomen enorm is opgerekt. Hij is wel wat gewend, maar er is geen rust meer tussendoor. De vliegtuigen vliegen ook steeds lager. Op websites kan hij zien dat ze op 400 meter overkomen. Het huis trilt ervan. Zomer's kan hij amper buiten zitten en als hij een doekje langs de waslijn zou halen, zou men ervan schrikken. Je kan buiten soms ook geen gesprek voeren. Volgens de Lden is het geluid niet toegenomen maar met de dB-meter dien de heer A heeft meet hij gemakkelijk 80dB. Hij is het echt zat en hoopt op alternatieven.

De heer Alders vraagt hem waar hij aan denkt.

De heer A zegt dat hij geen technaut is, maar er staan in de buurt bakens. Er is een groenstrook vrijgehouden waar men dan overheen kan vliegen. Het aanpassen van de bocht kon volgens piloten niet, omdat de passagiers dan minder comfort hebben. Maar veel vliegtuigen halen de bocht niet eens, zeker grote vliegtuigen als de A380. Gisteren was het echt extreem, toen kwamen ze om de 50 seconden langs. Als het baken iets wordt verschoven, dan denkt hij dat dit het stiltegebied zal aantasten, maar dan hebben de bewoners tenminste minder last. De heer A vindt dit een onderzoek waard.

Mevrouw C is nu twee jaar voorzitter. Daarnaast zit zij bij PUSH: Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking. Zij was op de Luchtvaartdag en bij de kiesmannenbijeenkomst. Als burgerraadslid heeft zij gesproken met Dick Benschop. Er wordt steeds over groei gesproken, maar er moet pas op de plaats worden gemaakt. Eerst moet worden gekeken naar mogelijkheden om hinder te beperken, voordat er over groei gesproken kan worden. Het wordt steeds duidelijker wat CO2 doet. Nu wordt er over bewoners heen gewalst. Schiphol wordt de economische motor genoemd, maar er zijn ook andere variabelen zoals de gezondheid van mensen. Daar is nu te weinig aandacht voor. Verder moet ook de luchtruimherziening worden afgewacht. Van hinderbeperking is niet terechtgekomen. Afspraken die zijn gemaakt moeten eerst worden geëvalueerd.

De heer G verwijst naar het rapport van de gemeente Uithoorn.

Mevrouw C zegt dat zij lid was van de raads werkgroep om iets te doen aan overlast. Die werkgroep heeft onderzoek gedaan naar alternatieve vliegroutes. Het was steeds wachten op de cijfers uit de m.e.r. De m.e.r. is inmiddels beschikbaar en het onderzoeksbureau heeft de cijfers daaruit verwerkt in het rapport. Er is geen hinderbeperking mogelijk. Het is bij de beesten af.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

De heer G zegt dat er wel alternatieven zijn. De voorstellen uit 2008 zijn niet nagekomen. Hij vraagt zich af wie er toezicht houdt, want er mogen maar 40 vluchten per dag plaatsvinden op de Aalsmeerbaan en het zijn er veel meer.

Mevrouw C zegt dat het gemiddeld gaat om 200 vliegtuigen per dag bij 70.000 op jaarbasis.

Mevrouw D zegt dat het sommige dagen gaat om 400 vluchten en andere dagen om nul.

De heer G zegt dat slechts 52 Lden is toegestaan terwijl hij soms 80 dB meet. Tegenwoordig vliegen ze ook nog eens heel laag. Van de nieuwe startprocedure werd gezegd dat dit beter zou zijn.

De heer H zegt dat hij niet gekkeer te krijgen is dan zeggen dat vliegtuigen tegenwoordig stiller zijn en dat er daardoor meer gevlogen kan worden. Hij viert verjaardagen niet meer, omdat hij en zijn gezin dat altijd buiten deden en dat kan niet meer. Voor een barbecue houdt hij drie dagen lang het weerbericht in de gaten voor de windrichting. De kinderen zijn het huis uit, dus hij denkt nu sterk aan verhuizen. Er komen aan één stuk door vliegtuigen over, er is geen moment van stilte meer. De heer H is voor Schiphol, maar hier wordt hij dol van.

De heer G zegt dat de geluidsnormen met 80% worden overschreden. Uitbreiden is onmogelijk met de hedendaagse milieunormen en klimaatdiscussie, dat kan men gewoon niet doen. En de heer G is niet eens tegen Schiphol.

Mevrouw D is kiesvrouw en heeft zich de afgelopen anderhalf jaar ingewerkt in de materie. Als zij ziet hoe er met de besluitvorming over de Aalsmeerbaan is omgegaan rijzen de haren haar te berge. De afspraken uit 2008 zijn nog niet nagekomen, of er wordt alweer over groei gesproken. Op de luchtvaartdag heeft mevrouw D aan twee huiskamergesprekken deelgenomen. De heer Dronkers heeft toegezegd dat dat er een evaluatiedocument komt over de regel voor de vierde baan en preferent baangebruik. In het huiskamergesprek met de heer Van Dorst is uitgesproken dat als er wordt gegroeid dit alleen nog maar op de Aalsmeerbaan plaatsvindt. Er zijn al tienduizenden vluchten bijgekomen en als hier nog meer vliegtuigbewegingen bijkomen, wordt het onleefbaar. Het is onfortuinlijk om als bewoners zo gebruikt te worden. Er is door de gemeente onderzoek gedaan naar hinderbeperking en daarvan zijn de resultaten gisteren naar buiten gebracht. De bewoners hebben op aanraden van de gemeente netjes gewacht tot de conclusies zouden uitkomen, maar nu blijkt men voor niets te hebben gewacht. De gemeente zegt teleurgesteld te zijn en het ontzettend jammer te vinden voor de bewoners. Als bewoners zo worden weggezet neemt men ze niet serieus. De bewoners worden door de gemeente niet beschermd. In de ORS heeft mevrouw D ook niet veel vertrouwen, dus gaan de bewoners zelf actie ondernemen. In het poldermodel van Nederland is het ongebruikelijk dat één groep constant op achterstand wordt gezet. Hier wordt om moreel leiderschap gevraagd. Er moet pas op de plaats worden gemaakt.

De heer N is teleurgesteld dat Schiphol niet aanwezig is. Hij zegt tegen zijn kleinkinderen dat ze niet moeten springen op de trap, omdat ze hun hoofd anders stoten tegen een vliegtuig. Het wordt allemaal niks volgens de heer N.

Mevrouw L zegt dat de Stichting Leefomgeving Schiphol niet eens wist dat Oude Meer bestond. Het ergst is de starts op de Aalsmeerbaan, omdat de piloten vaak niet de hele baan gebruiken. Er zij aan het eind van de baan allemaal woningen gesloopt, maar als men dan anders vliegt moeten de huizen daaronder ook worden gesloopt. Zij heeft een prachtig huis met 3.000 meter grond, maar het is onleefbaar. Mevrouw L hoeft niet eens naar een makelaar te gaan. Onlangs heeft zij met een stopwatch de vliegtuigen geteld en ze gingen over met 50 seconden of 53 seconden ertussen. Alles trilt. Het dubbel glas is lekgeraakt, en mevrouw L kan niet bewijzen dat dit door vliegtuiggeluid komt, maar het zou haar niets verbazen. De sloopzone is zo logisch, maar dan moeten de huizen onder de route ook worden gesloopt die zo dicht bij de baan staan. Dan kan daar gewoon worden gevlogen als er geen bewoners meer zijn.

De heer H denkt dat weinig mensen tegen Schiphol zijn. Aalsmeer is altijd in de pers, maar in Uithoorn is het ook erg. Hij wil zich graag aansluiten bij PUSH. Hij zit hier via Bas. De heer Broeke is ook bij hem thuis geweest en kon toen moeilijk uitleggen waarom de landingsroute niet ook als startroute kan

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

worden aangehouden. Als het vliegtuig recht vliegt stijgt het sneller. Hij weet niet meer waar hij in huis moet blijven, want het is overal erg.

De heer M vraagt zich af of het alleen om geluid gaat of ook om veiligheid.

De heer H zegt dat het voor hem vooral om geluid gaat.

De heer M zegt dat de gevarenzone aan het eind van de Aalsmeerbaan ligt. Als er iets naar beneden komt is het daar. Hij kan de vliegtuigen aanraken. De heer M is 13 jaar geleden in Oude Meer gaan wonen. Hij geeft geen feestjes meer. De vliegtuigen komen hard en snel over. Zijn huis is weliswaar niet onderheid, maar als China airlines overvliegt gaat alles trillen. Er is sprake van een sociaal isolement. Het is niet te bewijzen dat dit door het vliegverkeer komt, maar hij denkt het wel. Hij snapt dat veel aanwezigen last hebben van de bocht, maar als er een vliegtuig neerstort is dat in Oude Meer. Dit is nog buiten het sociaal isolement. De wethouder is van goede wil, maar hij kan niet zo veel. Het gaat niet alleen over geluid, maar ook over veiligheid.

De heer A vult aan dat Uithoorn een regionale functie heeft. Er zijn zo'n 2.500 leerlingen. Als een vliegtuig neerstort is het een Bijlmerramp keer tig.

Mevrouw L woonde eerst bij de Kaagbaan toen zij is uitgekocht door Schiphol. Zij hoopt dat Schiphol zich nu weer een goede buur zal tonen.

De heer O vindt dat bewoners tegen elkaar worden uitgespeeld. Eerst was er een microklimaat Rijsenhout, toen kwam er een microklimaat Leimuiden, er is een vaste bochtstraal, toen kwam NADP2, *et cetera*. NADP2 was voor Hilversum beter, maar hier wordt men gek van het lawaai. Mensen die denken ergens veilig te kunnen gaan wonen weten niet waar ze aan toe zijn. Men moet doen wat is afgesproken en geen routes en hoogtes veranderen. Verder moet er worden gemeten in plaats van gerekend. De huidige rekenmethodiek is bedoeld voor wegverkeer. Voordat er gepraat wordt over groei of krimp, moet men eerst kijken naar belevingsonderzoek. Veiligheid speelt een rol. Dan is er nog ultrafijnstof, waarover nog weinig bekend is. Eerst moet bekend worden wat het doet met de gezondheid van mensen. Longartsen zijn ernstig bezorgd over fijnstof. Een Boeing 747 stoot evenveel uit als één miljoen vrachtwagens. Dat is erg verontrustend en er wordt geen rekening mee gehouden. De heer F zegt dat buiten zitten onmogelijk is geworden. Het leefmilieu wordt aangetast door CO2-uitstoot.

De heer J heeft de petitie "Geef stilte een stem" getekend. Op tv heeft mevrouw J bij RTL verteld over de situatie in Nieuwkoop. In Nieuwkoop mag je 6 km per uur varen met fluisterboten, anders krijg je een boete, maar de vliegtuigen komen over met enorm geweld. Ze vliegen lang, laag en traag. Bij Baarn en Hilversum zetten ze al laag een bocht in, dan gaan ze over Bodegraven en Woerden om vervolgens naar de Aalsmeerbaan te gaan, soms ook naar de Zwanenburgbaan. Nieuwkoop heeft het meeste last van landend verkeer dat op 500 á 600 meter overkomt. Het betreft een slang van geluid. Gisteren kwamen ze vijf uur lang over, het gaat niet meer uit je geest. De heer J spreekt namens duizenden Nieuwkoopers. Nieuwkoop is geen buitengebied meer, maar binnengebied geworden. Nieuwkoop wordt niet erkend als belanghebbende. Misschien gaat hij toch kijken om te verhuizen. De heer J had gekozen voor een stiltegebied, maar het blijft maar doorgaan. Op de luchtvaartdag heeft hij Dick Benschop gesproken en zij zeggen ook dat er hoger kan worden aangevlogen. Dit wil de heer J graag meegeven aan LVNL. Het is een beschamende zaak dat er zo over het stiltegebied wordt gevlogen. Hij wil dat er iets gebeurt. Hij kan niet eens thuiswerken.

De heer E woont in Abcoude. Na de anderen gehoord te hebben durft hij bijna niets meer te zeggen. Hij woont er ongeveer 25 jaar. Toen hij er pas woonde kwam er af en toe en vliegtuig over, maar nu is dat aan de lopende band. Startt van de Aalsmeerbaan draaien naar het oosten boven Abcoude. Bij overlast laat hij dit veelal weten aan Bas, maar het rapporteren is lastig. Hij moet eerst helemaal gaan bijhouden wanneer de periode begon en eindigde. Hij constateert dat er veel meer vliegtuigen overvliegen. Vroeger was dit veel minder, vaak tijdens het journaal, maar nu is het ook vaak overdag. Het is een ramp, het is echt te veel.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

Mevrouw B is woedend op de macht van Schiphol. In de bocht komen de vliegtuigen jankend aanzetten en gaan dan vol gas over haar dak omhoog. Zij vindt het gewoon niet te geloven. De bewoners worden genegeerd, ze bestaan gewoon niet voor Schiphol.

De heer K vindt het geweldig dat de bewoners nu een keer hun zegje mogen doen. Hij heeft zijn inbreng op papier gezet:

Stop Luchtvaart Groei, Oproep via huiskamergesprek Omgevingsraad Schiphol (ORS) 12-12-2018

Dringende oproep aan iedereen die het betreft, in het bijzonder ORS, Directies Schiphol en luchtvaartmaatschappijen aldaar, Nederlandse volksvertegenwoordigers en betrokken overheden op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Internationaal

Bewust van het gegeven dat de luchtvaart internationaal niet compenseert voor door haar veroorzaakte maatschappelijke overlast in termen van milieubelasting, geluidsoverlast etc. roep ik u dringend op u in te zetten voor een spoedige en passende bijdrage (bijv. via brandstofaccijnzen, CO2 emissierechten) van de internationale luchtvaartsector aan de mensheid.

Nederland

Bewust van het gegeven dat de Nederlandse luchtvaart met Schiphol als hoofdmotor en gebaseerd op bij voortduring geconstrueerde misleiding buiten alle proporties is gegroeid roep ik u op met onmiddellijke ingang een stop op alle luchtvaartgroei in te stellen. De overlast overschrijdt reeds in ruime mate wat je nog gezond kunt noemen (bijv. door bewoners ervaren geluid, sterfte als gevolg van vieze lucht, ervaren onveiligheid). De groeicijfers konden en kunnen niet worden geneutraliseerd door schonere, stillere en veiligere toestellen. Derhalve roep ik u op om na de stop op groei in te zetten op krimp tot onder de normen van o.a. UN, WHO, EU voor geluid, luchtkwaliteit, klimaat etc. Bewust van de noodzaak van ongestoorde nachtrust voor eenieder dring ik aan op een verbod op nachtvluchten, tenzij bij een calamiteit de vliegveiligheid in het geding dreigt te komen. Bewust van de noodzaak om relatief schone en stille delen van Nederland te behouden roep ik u op om niet over te gaan tot verplaatsing van de vliegoverlast naar andere regio's in het land.

Uithoorn

Bewust van het gegeven dat de groei van het vliegverkeer sinds 2013 voor het overgrote gedeelte is afgewikkeld over de Aalsmeerbaan, waar het aantal starts tussen 2013 en 2017 toenam van 38.000 naar 69.700 ofwel 83% groei in 4 jaar, roep ik op tot een onmiddellijke reductie van het aantal starts over Uithoorn tot een aantal evenredig met de totale groei van het Schiphol vliegverkeer vanaf 2013. Bewust dat de toestellen vanuit de Aalsmeerbaan voor een groot deel direct na starten een bocht naar bakboord (moeten) maken om precies over mijn woning aan de noordrand van Uithoorns bebouwing (De Legmeer) te vliegen doe ik een dringend beroep om de route te verleggen naar het landelijke gebied tussen Uithoorn en Amstelveen, of als dat niet kan minstens een grotere spreiding te realiseren in de vliegroutes om zo overlast meer te spreiden. Bewust van een meetA op het Alkwin College precies tussen de vlieggebieden in (Aalsmeerbaan rechtuit of met bocht naar links) roep ik dringend op om meetpunten per direct te plaatsen midden onder de overlast gevende vliegroutes opdat misleiding uit de metingen wordt gehaald.

Tot slot

Bewust van het lijden veroorzaakt door het uitputten van de aarde en de vervuiling van ons leefmilieu roep ik u dringend op verantwoordelijkheidsgevoel te ontwikkelen en in de besturings processen van uzelf en uw organisatie ook andere parameters dan geld en groei hun verdiende plek te geven opdat het voortbestaan van het leven op onze prachtige maar geteisterde planeet nu en voor toekomstige generaties zal zijn zeker gesteld. Met uw hulp is alles van waarde niet weerloos.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

Nadat hij dit heeft voorgelezen leest hij ook nog enkele punten voor van vrienden uit De Hoef:

- a. Als er nog zoveel ruimte is op de start-en landingsbanen, (dat Schiphol nog zou kunnen groeien), kan de Aalsmeerbaan definitief gesloten worden. Men spreekt zelfs over een mogelijke groei tot 800.000 met de huidige start-en landingsbanen.*
- b. Oude (vracht)vliegtuigen niet extra belasten, maar verbieden, zoals oude diesels in steden.*
- c. Het kruispunt van 3 banen boven De Hoef moet verder van Schiphol komen, opdat de vliegtuigen op grotere hoogte elkaar kruisen.*
- d. Die vliegtax is een lachertje, waar alleen de overheid bij wint. Zolang een retour Londen per trein min. 200,-- is en een retour per vliegtuig een paar 10-tjes, blijft men korte vluchten nemen.*
- e. Schiphol geen overstaphaven meer.*

De heer H is verbaasd over de economische aspecten. Twee derde van de vluchten zijn voor mensen die het luchthaventerrein nooit afkomen. Voor mensen die hier moeten zijn heeft hij begrip, maar niet voor een “see, buy, fly winkelcentrum”. Dat is onacceptabel. Hij merkt dat het draagvlak in de gemeente tot beneden alle peil is gedaald. Hij vraagt zich af wat de oorzaken zijn voor deze wensen van Schiphol en het Rijk. Het vertrouwen in de nationale en lokale overheid zijn weg.

De heer Van Dorst zegt dat hij goed heeft geluisterd naar de aanwezigen. Hij merkt dat de mensen boos zijn, er klaar mee zijn en bespeurt ene gevoel van verlatenheid. Men spreekt over misleiding en sociaal isolement. Tegelijkertijd geven de bewoners aan dat zij niet tegen Schiphol zijn, maar tegen grote groei. De snelle groei van de afgelopen jaren kwam terecht op de secundaire banen. Daarnaast spelen de elementen van gezondheid, ultrafijnstof, veiligheid en nachtvluchten een rol. Deze omgeving en bij de Zwanenburgbaan zijn het ultieme binnengebied.

De heer A wil graag dat gerekend wordt met daadwerkelijke cijfers van de meetpalen. Dat kan dan worden vergeleken met de afspraken uit 2008. Daarna moet pas de discussie worden gevoerd over hoe het verder moet en op welke manier.

Mevrouw D zegt dat de afspraken over hinderbeperking niet zijn nagekomen en dat terwijl de Aalsmeerbaan een secundaire baan is.

De heer Alders vraagt mevrouw D of zij een concreet voorbeeld kan geven.

Mevrouw D zegt dat de Aalsmeerbaan nu als primaire baan wordt ingezet.

De heer Alders zegt dat het hem spijt om dit te moeten zeggen, maar in 2008 was wel degelijk voorspeld dat de volumegroei zou plaatsvinden op de secundaire banen. De Tweede Kamer heeft hier ook mee ingestemd. De afspraken uit 2008 worden geëvalueerd en door alle partijen beoordeeld. Op de afspraak die niet is nagekomen is een strafmaatregel gevolgd; Toen CDA's [*continuous descent approaches*, continue daalvlucht] overdag niet konden worden uitgevoerd is het totaal aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen van 510.000 teruggebracht naar 510.000. Dit staat uiteraard los van de hinder die de aanwezigen ondervinden.

Mevrouw D vraagt de heer Alders of de 75% toename in het aantal starts was voorzien.

De heer Alders licht toe dat dit inderdaad was voorzien en dat hij de regio is ingetrokken om dit uit te leggen; Eerst worden de primaire banen ingezet, maar als die vol zijn vindt de volumegroei plaats op de secundaire banen. Vervolgens ontstaat er een probleem dat kruisend verkeer voorkomen dient te worden. Hierdoor wordt op bepaalde momenten, bij gelijktijdige inzet, de Aalsmeerbaan soms meer gebruikt dan de Kaagbaan.

De heer G zegt dat er dagelijks slechts 40 vliegtuigbewegingen mogen plaatsvinden op de Aalsmeerbaan.

De heer Alders zegt dat de 40 te maken heeft met de regel voor de vierde baan. In principe worden maximaal drie banen tegelijk ingezet; bij een startpiek twee startbanen ingezet en één landingsbaan. Bij een landingspiek is het net andersom. Als de pieken echter overlappen wordt een vierde baan ingezet. Dit mag gemiddeld op jaarbasis slechts 40 vliegtuigbewegingen betreffen en maximaal 80 op

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

één dag. De regie heeft geconstateerd dat van de afgesproken uitzonderingen op deze regel echter te uitbundig gebruik is gemaakt. Bij onderhoud is het logisch dat het anders gaat dan normaal, met incidenten zoals de Nuclear Security Summit ook, maar de uitzonderingen worden daarbuiten te veel toegepast. Dit is één van de punten die in het overleg met de sector aan de orde komt. De sector moet zich aan de regel houden, anders kunnen er geen nieuwe stappen worden gezet. Dat laat onverlet dat er vroeger nog weleens rustperiodes waren. Inmiddels is er zoveel verkeer dat er geen onderscheid meer is. Er wordt door de aanwezigen gepleit voor een pas op de plaats en als het even kan voor krimp. Terecht wordt er een punt gemaakt van Lden versus piekniveaus. Eén van de dingen die besproken dient te worden is of het volume-effect wel voldoende tot uiting komt in de manier waarop hier wetenschappelijk naar wordt gekeken. Mogelijk moeten hier politieke keuzes aan worden verbonden. De delegaties moeten scherp worden bevraagd. Dat begint met het Rijk. De afgelopen jaren zijn er verschillende kabinetten geweest van diverse politieke kleuren en de opdracht is altijd geweest om groei in balans met de omgeving te faciliteren. Dit moet ook worden gezegd. De ORS wordt gevraagd om binnen die kaders te adviseren.

Mevrouw C wil het graag hebben over de grenzen aan de groei, niet alles wat kan moet.

De heer Alders zegt dat hij dat signaal ook kan overbrengen.

Mevrouw D zegt dat het erg teleurstellend is dat de gemeente Uithoorn na twee jaar geduld vragen van de bewoners met niets komt.

De heer Alders geeft aan dat er drie keer onderzocht is wat binnen deze regio kan worden gedaan. Het is lastige materie, omdat er sprake is van een waterbed-effect. Alles wat je hier verandert heeft elders effect.

De heer Van den Heuvel merkt op dat zijn collega-wethouder Bouma van de gemeente Uithoorn het vuur uit zijn sloffen heeft gelopen. Er is vastgesteld dat de overlast binnen de gemeente zou verplaatsen.

Mevrouw C is benieuwd naar de afspraken.

De heer Alders geeft aan dat alles op de website van de ORS is te vinden: www.omgevingsraadschiphol.nl

Mevrouw D meent dat de bewoners steeds op achterstand worden gezet in de besluitvorming. De bewoners begrijpen de economische betekenis en roepen niet op tot een sluiting van Schiphol, maar er is wel een grens bereikt. Er gaat iets fout in de besluitvorming als de slechte kanten systematisch bij één groep worden neergelegd.

De heer Alders zegt dat het van groot belang is dat de partijen die in overleg gaan om te adviseren van deze boodschap op de hoogte zijn. Hij zorgt ervoor dat dit gebeurt. Als voorzitter zal hij echter niet voorschrijven wat de partijen moeten vinden. De partijen gaan over de afweging, als zij zouden zeggen dat zij zich niets aantrekken van deze geluiden dan is dat hoe het is. Dan nog zal de heer Alders deze geluiden, zoals een oproep tot krimp en een verbod op de nacht, opnemen in zijn rapportage aan de Minister zodat zij en de leden van de Tweede Kamer daarvan op de hoogte zijn.

De heer O zegt dat de afspraken wellicht worden nagekomen, maar dat de consequenties veel groter zijn dan toen misschien gedacht. Dat moet ook gevolgen hebben voor de volgende afspraak.

De heer Alders zegt dat hij hiervoor flink wat ideeën heeft gehoord, zoals hoger aanvliegen, over de landingsroute starten, nieuw uitkoopbeleid en het uitbreiden van de sloopzone.

Mevrouw L zegt dat zij in 2001 ervoor had gekozen om naast de baan te gaan wonen, maar nu woont zij onder de route.

Mevrouw C zegt dat groei alleen maar op de Aalsmeerbaan kan plaatsvinden en roept dus op om niet te groeien.

De heer O zegt dat de groei dan plaatsvindt op een andere baan, dus de groei moet stoppen.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

Mevrouw D zegt dat zij weet dat in de discussie over de vierde baan de mensen bij de Zwanenburgbaan voor aanpassing waren en de mensen bij de Aalsmeerbaan tegen, maar dat toch is doorgezet. Als de groei niet bij jou terechtkomt kan je makkelijk instemmen. Het is een groot gemis dat er niemand uit het cluster Aalsmeerbaan in het College van Advies zit.

De heer Van den Heuvel zegt dat zijn collega-wethouder Van Duijn van de gemeente Aalsmeer aan tafel zit in het College van Advies. Het feit dat de heer Van den Heuvel nu in het College van Advies zit is ook bijzonder. In 2012 was er nog niets aan de hand. In Bodegraven-Reeuwijk werd nooit over Schiphol gesproken. Door de Lekko-route wordt er meer over gesproken. Bodegraven heeft zelfs de top 10 klagers gehaald bij Bas. De ervaringen zijn minder erg dan in deze buurt, maar je merkt dat de effecten zuidwaarts opschuiven. Sinds 2016 is daar parallel landen bijgekomen en wordt er iedere anderhalve minuut geland op de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. Hierin wordt nauw samengewerkt met de gemeente Nieuwkoop. De inzet van de bestuurders is bekend bij de heer Alders. Het gaat om drie punten; 1) afspraken vastleggen in wet- en regelgeving zodat die kunnen worden gehandhaafd. 2) eerst vraagstukken als gevolgen van ultrafijnstof, veiligheid en de mogelijkheden van een luchthaven in zee door te akkeren, voordat er wordt besloten. Als de luchtruimherziening is afgerond is er misschien ook meer kans op hinderbeperking. 3) Wachten tot opening van Lelystad. Daar vliegen ze af en toe iets hoger over, maar dat is bijna om te lachen. Dit is de inzet. Zo wordt vrijdag ook aangeschoven.

De heer J merkt op dat in de m.e.r. niets wordt gezegd over ultrafijnstof en CO2.

De heer Alders zegt dat het een concept-m.e.r. betreft. Pas als er een advies is kan een definitief m.e.r. worden gemaakt. Dan weet je wat de voorkeursvariant is. Dan pas gaat de m.e.r. naar de commissie m.e.r.

De heer Van den Heuvel zegt dat men zich niet moet blindstaren op de m.e.r. De m.e.r. rekent bijvoorbeeld met de dosis-effectrelatie uit 2002.

De heer A zegt dat het fijn is dat de heer Alders voorstaat dat gemaakte afspraken worden nagekomen. Ook is voortschrijdend inzicht erg belangrijk. Hij wil graag meer lezen over de afspraken, al verliezen lezers het van de schrijvers. Hij is erg benieuwd welk referentiepunt genomen is voor de afspraken en of die zijn benaderd met rekenmodellen of werkelijke cijfers zoals die worden gemeten. Komende afspraken moeten worden gemaakt op basis van gemeten cijfers.

De heer Alders zegt dat in het verslag de link komt naar de website waar hij alle documenten kan vinden. Op verzoek van de ORS wordt onderzocht hoe meten beter kan plaatsvinden en kan worden ingezet. Er worden allerlei pogingen ondernomen in meten mee te nemen. Er is echter één probleem; microfoons zijn nog steeds niet zo goed als het menselijk oor om geluiden van elkaar te onderscheiden.

De heer Van Dorst zit als sinds 2006 aan tafel, toen nog als piloot bij KLM. Bij LVNL wordt gekeken naar veiligheid, efficiency en milieu. Veiligheid staat buiten kijf. Efficiency is de maatstaf voor de BV Nederland met een bepaalde piekuurcapaciteit. Dat betekent een bepaalde welvaart. De piekuurcapaciteit staat nu op 106/110, 106 bij ene landingspiek en 110 bij een startpiek. Milieu was in 2006 alleen nog maar geluid. Die discussie is veranderd en gaat nu over ultrafijnstof en de andere dingen die hier aan de orde zijn gekomen. LVNL moet dit managen, op basis van de afspraken die worden gemaakt. Op basis van de concept-m.e.r. zou er ruimte zijn, maar de sector hoort wat er gezegd wordt in de omgeving. Ze zijn niet doof. Het gebruik moet worden beperkt tot wat nodig is. De problemen met de regel voor de vierde baan worden gezien. Er wordt gesproken over andere maatregelen, zoals de sloopzone en het leefbaarheidsfonds. LVNL probeert de piekuurcapaciteit te verhogen zodat de primaire banen meer kunnen worden ingezet.

Mevrouw D vraagt of het dus klopt dat de wens van Schiphol om de regel voor de vierde baan af te schaffen een fabel is.

De heer Van Dorst zegt dat hij niet weet wat er uit de besprekingen komt. De wens om te groeien is geen geheim. Sommige mensen denken ook dat de luchtruimherziening alles gaat oplossen, maar dat gaat over het gehele luchtruim in Nederland. Het gaat om de combinatie van civiel en militair luchtruim en het betreft met name het hogere luchtruim. Een vliegtuig vertrekt en landt uiteindelijk altijd laag.

Deelnemers huiskamergesprek cluster Aalsmeerbaan

12 december 2018

De heer H begrijpt niet dat de starts niet over de landingsroute kunnen.

De heer Van Dorst zegt dat het gaat over capaciteit, omdat de vliegtuigen dan langer achter elkaar moeten vliegen.

De heer H zegt dat hij het capaciteitsprobleem begrijpt, maar zegt ook dat de vliegtuigen maar 2 km achter hoeven vliegen en geen 20 km. dat zou al veel oplossen.

Mevrouw C roept op om te wachten tot de uitkomsten van het onderzoek naar ultrafijnstof.

De heer O zegt dat de seinen op rood staan.

Afsluiting

De heer Alders bedankt alle aanwezigen voor het delen van hun ervaringen en ideeën. In het bijzonder spreekt hij zijn dank uit voor gastvrijheid van de heer A en zijn vrouw. Het verslag wordt nog voorgelegd aan de deelnemers.

De heer A zegt dat hij het een plezierige dialoog vond. Er moet nu iets gebeuren waarbij de bewoners zich rechtgedaan voelen.

Mevrouw B voegt nog toe dat de mens wikt, maar Schiphol beschikt.