

Omgevingsraad Schiphol

Bijeenkomst met bewoners

Datum: 10 november 2018
Locatie: Dorpshuis Badhoevedorp
Verslag: Myra Prinsen van Het Notuleercentrum

Aanwezig:

Gerard Jägers (dagvoorzitter)	Clustervertegenwoordiger Polderbaan en voorzitter clustervertegenwoordigers
Hans Alders	Voorzitter Omgevingsraad Schiphol
Dick Benschop	Directeur Schiphol
Matt Poelmans	Clustervertegenwoordiger Kaagbaan, bewonersdelegatie College van Advies
+/- 70 Kiesmannen en kiesvrouwen ORS	

1. Opening

De heer Jägers opent de bijeenkomst om 10.00 uur en heet de kiesmannen en kiesvrouwen van Schiphol van harte welkom, alsmede de heren Alders, Poelmans en Benschop, de pers en alle andere aanwezigen. Er is een vertegenwoordiger van het ministerie in de zaal. Desgevraagd verklaart *de heer Alders* dat ook de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS, organisatie van gemeenten en provincies) was uitgenodigd om aanwezig te zijn. De BRS heeft laten weten dat de gedeputeerde niet aanwezig kon zijn en geen vervanger beschikbaar had.

2. Inleiding door voorzitter CVO: Gerard Jägers

Vervolgens neemt *de heer Jägers* de agenda door. Aanleiding voor deze bijeenkomst is de vraag van de minister om een maatschappelijke consultatie te houden over hoe verder te gaan met Schiphol. Er dient een besluit te worden genomen over het nieuwe normen- en handhavingstelsel en met deze consultatie wordt het advies aan kabinet en de Tweede Kamer voorbereid.

3. Toelichting op consultatie- en adviesproces door Hans Alders

De heer Alders schetst het proces rondom de consultatie. Het kabinet heeft twee adviesaanvragen geformuleerd. De eerste heeft te maken met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Daarin wordt vastgelegd hoe verder te gaan richting 2030 (korte en middellange termijn). Het kabinet komt volgend jaar met een nieuwe Luchtvaartnota die ook een doorkijk zal geven naar 2040 en verder. De tweede aanvraag houdt verband met de druk op de woningmarkt en gaat over de ruimtelijke ordening: met name over een goede verdeling tussen luchtvaart en wonen. Het is van groot belang om keuzes te maken over de plekken waar wel en geen woningen kunnen worden gebouwd. Dit punt is omstrede omdat gemeenten en provincies in de afgelopen periode afspraken met het kabinet hebben gemaakt over kleinere woningbouwprojecten in het binnengebied.

Op 23 februari hebben de partijen in het College van Advies gezegd dat ze de adviesaanvraag in behandeling zullen nemen. Deze partijen zijn het Rijk, provincies, gemeenten, de sector (luchtverkeersleiding, KLM, andere luchtvaartmaatschappijen), bewoners, natuur en milieu en VNO-NCW. Zij zullen gezamenlijk advies uitbrengen aan het kabinet. Op 4 juni heeft het kabinet aangegeven dat het de participatie breder wil trekken dan enkel het College van Advies. In een brief van 11 september hebben alle partijen gezamenlijk verklaard dat ze die bredere participatie zullen organiseren. De bijeenkomst van vandaag is daar een onderdeel van.

Met partijen is besproken hoe de bredere maatschappelijke consultatie vorm te geven. Over de uitkomsten van de consultatie wordt gerapporteerd aan kabinet en de Tweede Kamer. In de rapportering wordt ook teruggekoppeld wat er in de bijeenkomsten in de regio is besproken.

De heer Alders licht toe hoe vorm wordt gegeven aan de consultatie:

- Ideeën binnen ORS: er zijn al veel ideeën ingebracht. Een begeleidingscommissie ziet erop toe dat alle ideeën, zonder filtering, op tafel kunnen komen.
- Internetconsultatie: is op 16 oktober gestart: partijen hebben gezamenlijk een serie vragen geformuleerd die zijn uitgezet. Er wordt intensief op gereageerd: in 10 dagen zijn al 3.000 inhoudelijke reacties ontvangen. Mensen maken op grote schaal gebruik van de mogelijkheid om opvattingen naar voren te brengen en het proces te beïnvloeden.
- Belevingsthermometer en landelijk publieksonderzoek: de hinderbeleving rond Schiphol wordt voortdurend gemonitord. Tevens heeft het ministerie opdracht gegeven om, meer gespreid over heel Nederland, te monitoren. Bijvoorbeeld ook de beleving van de vluchten vanaf Lelystad. Alle resultaten zullen met elkaar in verband worden gebracht.
- Huiskamergesprekken: zijn op 3 oktober begonnen in Badhoevedorp. Gisteren is het tweede gehouden in Leimuiden. Het zijn kleine bijeenkomsten met mensen die in de gebieden actief zijn en hun opvattingen kenbaar kunnen maken in aanwezigheid van verschillende partijen. Er volgen nog drie huiskamergesprekken.
- Online community: veel mensen stellen vragen of maken opmerkingen via de nieuwe media. Die mensen worden opgezocht en daar worden gesprekken mee gevoerd.
- Critical reviews: partijen zijn gevraagd om thema's te noemen waarover diepgaand moet worden gesproken. Dergelijke thema's zijn woningbouw in de Schipholregio, de economische betekenis van Schiphol, en de trein als vervanger voor het vliegen over kortere afstanden. Tijdens de critical reviews worden deskundigen gevraagd om voor dan wel tegen te pleiten zodat alle elementen die van belang zijn voor de discussie aan de orde komen. Deze avonden worden onder leiding van professor Wim Derksen gehouden in het Fox Theater in Hoofddorp.
- Luchtvaartdag: wordt op 8 december gehouden in het Aviodome/Amsterdam. Op die dag zullen alle resultaten bij elkaar komen. Alle partijen zijn dan aanwezig en de minister zal het verzamelde materiaal in ontvangst nemen.

Ondertussen is het College van Advies van de ORS bezig om de adviesaanvragen van het kabinet te beantwoorden. Alles wat in de bijeenkomsten wordt opgehaald, wordt direct gedeeld met de delegaties aan deze tafel. Ze hebben dus kennis van alle opvattingen en kunnen die meenemen bij het opstellen van de adviezen.

Er zijn de volgende vragen aan de heer Alders:

- MER: de heer Griese stelt dat het advies pas kan worden opgesteld nadat de MER gereed en bestudeerd is. De heer Alders verduidelijkt dat hierin een spanningsveld ligt. In de tweede helft van november zullen de delegaties de verkenning van de thema's (bijvoorbeeld hoe om te gaan met de vierde baan) uitvoeren. Die thema's zullen worden uitgespit zodat al het materiaal op tafel komt. Begin december is de meeste informatie opgehaald en dan wordt met de delegaties gekeken of er een gezamenlijk advies kan worden opgesteld. Medio december zullen de contouren van dat advies duidelijk zijn. Het kabinet wil voor Kerst 2018 weten wat de opvattingen van alle partijen zijn. De MER komt voortdurend terug in de gesprekken. Om de discussie te kunnen voeren, moet voor bepaalde onderdelen bekend zijn welke milieueffecten individuele maatregelen hebben. Maar de MER kan pas worden afgemaakt als er een voornemen ligt. Dat voornemen kan pas worden geformuleerd na de advisering; dan kan worden berekend wat de effecten zijn van maatregelen. Die effecten wil men graag meenemen in de afwegingen. Er wordt voortdurend gezocht naar een evenwicht tussen deze aspecten. Schiphol heeft de afgelopen tijd geprobeerd om de milieueffecten van een groot aantal elementen in kaart te brengen. Dat is niet puur een technische operatie. Men kan er allerlei discussies over voeren en Schiphol moet weten wat de richting is voor de toekomst om de effecten beter te kunnen vaststellen. Partijen zijn van mening dat ze op dit moment met elkaar het gesprek kunnen voeren over het advies. De komende dagen zal blijken of dat gesprek inderdaad in volle omvang kan worden gevoerd zodat de opvattingen voor de Kerst nog naar de minister kunnen.
- Omgevingsmonitor: geïnformeerd wordt wie dit doet. De heer Alders antwoordt dat de monitor in opdracht van de Omgevingsraad wordt uitgevoerd voor Team 4.

4. Inzet bewoners toegelicht door bewonersvertegenwoordiger Matt Poelmans

De heer Poelmans betreurt het dat de BRS niet aanwezig is: bestuurders zijn immers de eerste vertegenwoordigers van bewoners.

Sommige mensen vinden dat de sky de limit is en zouden nog veel meer vliegtuigen per uur willen laten starten en landen op Schiphol. Maar bewoners vinden dat het niet verder meer kan: de hinder van Schiphol is zo toegenomen dat het moet stoppen. Er moet worden gebouwd in de regio Schiphol omdat er behoefte is aan woningen. Er is vraag naar 100.000 vluchten per jaar en naar 100.000 woningen. Dat kan niet allemaal op dezelfde plek, want dan zijn de bewoners de dupe. Het is aan de overheid om ervoor te zorgen dat de afweging van belangen op een goede manier gebeurt. Daarbij gaat wonen boven vliegen. Vliegen boven wonen, gaat niet.

De heer Poelmans vat de standpunten van partijen samen:

- Sector: wil “gematigde” groei en minder CO₂. Weliswaar wil de sector matigen, maar er is nog altijd een streven naar groei. Dat betekent ook meer CO₂. Daarmee levert de sector geen bijdrage aan het klimaat.
- BRS: vindt dat wonen en vliegen allebei kunnen. Mensen die in de regio komen wonen, zouden ervoor moeten tekenen dat ze overlast nu en in de toekomst accepteren. De bewoners vinden zo’n kettingbeding (klaagverbod) geen goede oplossing voor de problemen. Verder wil de BRS minder nachtvluchten. De bewoners kunnen zich daarin vinden, maar vragen zich af wat de consequenties zijn voor het totale aantal vluchten vanaf Schiphol.
- Bewoners: zij willen pas op de plaats maken totdat duidelijk is wat de MER oplevert. Er ligt een akkoord tot 2020 en de bewoners willen vasthouden aan de grens van 500.000 vluchten. Bovendien moet de afspraak voor minder nachtvluchten worden uitgevoerd.
- Samenwerkingsverband LBBL (Landelijk Beraad Bewonersgroepen Luchthaven): hier werken bewoners rondom de zes Nederlandse luchthavens samen om niet tegen elkaar te worden uitgespeeld.
- Regeerakkoord: zegt wat over mogelijke groei, maar de minister stelt dat volumegroei geen doel is.

De bewoners zullen, op basis van een openbare discussie, input geven voor het besluit van het kabinet en de Tweede Kamer. De bewonersdelegatie is onderdeel van de ORS (Omgevingsraad Schiphol) waarin de discussie wordt gevoerd en is gekozen namens 100 bewonersorganisaties. De leden van de delegatie zitten er niet alleen voor zichzelf, maar ook voor hun kinderen en kleinkinderen. De heer Poelmans noemt vijf redenen waarom Schiphol naar de mening van de bewoners niet verder kan groeien:

- Selectiviteit: dus niet te veel vluchten, er moeten goede redenen zijn, en er wordt voorrang gegeven aan het netwerkverkeer. Er zijn afspraken gemaakt over groei naar 500.000 vluchten mits aan hinderbeperking zou worden gedaan, maar die afspraken worden niet nagekomen. Uit recent onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat de hinder niet is beperkt doch is toegenomen. Dat leidt bij zeer veel bewoners tot ernstige slaapverstoring.
- Leefbaarheid: die is in het geding door lawaai, uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof, CO₂. Daarbij gaat het zowel om overlast als om gezondheidsschade. De WHO heeft de norm voor vliegen verscherpt. In de discussie over acceptabele overlast, zal men ook rond Schiphol tot nieuwe normen moeten komen. Het is niet aanvaardbaar om de regio vol te bouwen en te stellen dat de bewoners het hadden kunnen weten en eventueel kunnen verhuizen.
- Capaciteit: Schiphol is vol. Schiphol heeft zichzelf op slot gezet door de beschikbare capaciteit snel te gebruiken zonder hinderbeperking te leveren. De groeimogelijkheden zijn op, tenzij er nieuwe afspraken kunnen worden gemaakt. Als reden voor groei wordt vaak het belang voor de Nederlandse economie genoemd, maar de Raad van de Leefomgeving geeft aan dat men nog eens goed moet kijken naar de betekenis van deze stelling. Niet alles wat Schiphol ten goede komt, is ook goed voor de Nederlandse economie. Schiphol, dat onlangs 100 jaar bestond, is de enige grote luchthaven ter wereld die nog altijd op dezelfde plek ligt als waar het oorspronkelijk is gebouwd. Elders zijn luchthavens verplaatst naar plekken buiten de bebouwde omgeving of in zee. Het banenstelsel van Schiphol is vol. Blijkens het advies van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV), is er geen groei mogelijk. Als er redenen voor groei zijn, is niet duidelijk waar de groei kan worden gerealiseerd.

- Veiligheid: op dit moment is Schiphol niet onveilig, maar er kan niet worden uitgebreid voordat ingrijpende wijzigingen zijn doorgevoerd. Voordat de Polderbaan in 2002 in bedrijf werd genomen, heeft het CPB schetsen gemaakt voor de groei van Schiphol. Daarin werden een tweede Polderbaan en een tweede Kaagbaan gepland. Een tweede Polderbaan kan echter niet optimaal worden gebruikt. De tweede Kaagbaan zou de hinder verplaatsen naar Zuid-Holland en kan niet optimaal worden gebruikt omdat hij aanhaakt op de Aalsmeerbaan. Uitbreiding op de huidige locatie is dus niet mogelijk. Als er al sprake zou zijn van groei, is niet duidelijk hoe die eruit moet komen te zien.
- Duurzaamheid: luchtvaart draagt niet bij aan een goed klimaat. Duurzaamheid is een extra reden om te kijken naar alternatieven. Zo kunnen vluchten binnen Europa worden vervangen door treinen. De bewoners stellen zich ook de vraag of elke vlucht die op Schiphol komt echt nodig is. Moet er inderdaad een miljoen mensen uit India of China naar Schiphol worden gehaald? Of gebeurt dat enkel omdat het een goede business case is voor de KLM? Sommige mensen zien elektrisch vliegen als een oplossing, maar elektrisch vliegen is zeker op korte termijn niet mogelijk. Stil vliegen bestaat niet.

De heer Poelmans concludeert het volgende:

- Om verder te kunnen met Schiphol is een advies nodig voor de middellange termijn. De huidige grenzen knellen. De bewoners houden partijen echter aan het Alders-akkoord en zijn van mening dat dit akkoord onvoldoende is uitgevoerd. Ze willen nu een pas op de plaats. De gesprekken moeten niet gaan over groei, maar over ontwikkelingen in balans met de omgeving. Daar moeten partijen het eerst met elkaar over eens zien te worden. Lelystad als zesde baan van Schiphol, moet worden meegenomen in de totale ontwikkelingen.
- Voor de discussie, kan men een aantal stellingen betrekken. Die zijn hiervoor besproken. Het consultatieproces is al door de heer Alders toegelicht.
- In een recent artikel in het Financieele Dagblad staat dat de Nederlandse luchtvaartsector groot is geworden door te polderen. Dat betekent voor alle betrokkenen dat ze moeten geven en nemen. Men moet niet louter hameren op het belang van een partij (de KLM) en dat gelijkstellen aan het belang van de B.V. Nederland. Partijen zullen het moeten hebben van het poldermodel. De koning van het poldermodel, Wim Kok, is onlangs overleden. Maar in de zaal zijn enkele prinsesjes aanwezig van dit model, namelijk de heren Alders en Benschop. Hopelijk kan men door te polderen tot een goede oplossing komen.

5. Zienswijzen aangesloten bewonersorganisaties

De heer Jägers verzoekt bewoners om hun vragen en zienswijzen naar voren te brengen zodat de heren Alders, Benschop en Poelmans daar later in de bijeenkomst op in kunnen gaan. De volgende punten komen aan de orde:

- Vertrouwen: *de heer Van de Pol* constateert dat, voor steeds meer burgers, het vertrouwen in de politiek en de rechtspraak is verdwenen doordat gemaakte afspraken met voeten zijn getreden. Hij vraagt zich af waarom men niet teruggaat naar de oervorm van 10.000 woningen. Als dat eerder was gebeurd, had men zich jarenlang tevergeefs overleg kunnen besparen. De bijeenkomst van vandaag was ook niet nodig geweest als iedereen zich had gehouden aan de gemaakte afspraken.
- MER: *de heer Griese* merkt op dat er volgens Schiphol al veel hinderbeperking is gerealiseerd. Die stelling wordt echter bekritiseerd. Bij de vorige stelselwijziging heeft minister Netelenbos gezegd dat de wet ex ante zou worden uitgevoerd en ex post zou worden geëvalueerd. De commissie MER heeft nu in een brief van vijf pagina's uiteengezet wat er had moeten gebeuren en wat er niet gebeurt. Daaruit blijkt een flinke achterstand in wat er nog moet gebeuren. Deze brief wordt overhandigd aan de heren Jägers en Benschop. De Commissie Eversdijk is van mening dat er nog 95 handhavingpunten bij moeten komen, maar het kabinet doet daar niets mee.
Een bewoner merkt op dat hij niet begrijpt waarom er nog geen MER mogelijk is zolang er geen plan ligt. Hij vermoedt dat een MER op basis van de huidige situatie laat zien dat er nu al een probleem ligt en en zou graag zien dat er toch een MER wordt opgesteld.
Mevrouw Kamevaer sluit zich daarbij aan: Schiphol kan berekenen wat de huidige situatie is, wat de autonome ontwikkeling is (als er geen maatregelen worden genomen) en wat eventuele maatregelen zouden moeten opleveren.

- Krimp om tijd te winnen voor alternatieven: de heer De Leeuw richt zich tot de heer Benschop. Schiphol heeft zich niet gehouden aan het akkoord. Nu wordt gesproken over groei, maar eigenlijk zou krimp het gespreksonderwerp moeten zijn. Het weghalen van pretvluchten, die niet op Schiphol horen omdat ze niet passen binnen de selectiviteitsafspraken, zou voldoende ruimte moeten creëren. Dan is de grens van 500.000 vluchten nog niet in zicht en blijft er voldoende tijd over om alternatieven te onderzoeken. Bijvoorbeeld een luchthaven of banen in zee. Op die manier kan men naadloos overgaan tot de uitvoering van alternatieven.
- Doelen van de heer Benschop: de heer De Leeuw is benieuwd welke persoonlijke doelen de heer Benschop heeft meegekregen in zijn functie als directeur van Schiphol. De vorige directeur kreeg een bonus als hij uitbreiding van Schiphol wist te realiseren. In het kader van het vertrouwen, willen bewoners met een zorgvuldige partij in gesprek gaan. Als de directeur van Schiphol een groei doelstelling in zijn contract heeft staan, is hij niet de juiste gesprekspartner voor de bewoners.
- Groei in zee: de heer Fukken, medeopsteller van het akkoord Een Vlucht naar Voren, is niet apert tegen groei van Schiphol. Als de politiek kiest voor groei, moet die echter naar zee worden verplaatst. Hij begreep dat er binnen het ministerie aan deze optie wordt gewerkt. Daarbij wordt enkel gefocust op Flyland, maar zoals uit zijn rapport blijkt is dat een onmogelijke opgave. Verplaatsing naar de kust voor Langeveld betekent dat men dwars door waterleidingduinen heen moet, waar al problemen zijn. Flyland ligt verder op zee. Het is een heel dure optie. Bovendien is het een solitaire functie: er is geen achterland met andere economische zones. Daarom pleit hij voor een multifunctionele opzet in de vorm van een IJvlakte in het Noordzeekanaal, die vergelijkbaar is met de Maasvlakte in Rotterdam. Dan kunnen de banen fasegewijs naar zee worden verplaatst. Omstreeks 2050 kan men de hoofdfunctie van Schiphol naar zee verplaatsen, waarbij een beperkte functie behouden blijft op de huidige locatie. De verbinding is veel gunstiger omdat die langs de A9 en het Noordzeekanaal loopt, waar nauwelijks landschappelijke of ecologische problemen zijn te verwachten. Daar kan een snelle verbinding, bijvoorbeeld een hyperloop, worden gerealiseerd. In Amsterdam verplaatsen de havens zich steeds meer in westelijke richting, maar men kan die voor schepen met diepgang ook beter naar de IJvlakte verplaatsen. Er tussenin kan een meer worden aangelegd met turbines voor eb- en vloedenergie. Zo is gekeken naar een milieu-neutrale variant. Verzocht wordt om de optie van een multifunctionele IJvlakte serieus te nemen. Bewoners willen daar graag over meedenken. Ook wordt gewezen in dit verband op de kansen die dat oplevert voor Nederlandse baggeraars. Ook komt er daardoor veel nieuwe bouwgrond beschikbaar in de Randstad.
- Schiphol-Oostbaan: Een bewoner wijst erop dat Nieuwe Meren de enige kern is die te maken heeft met drie start- en landingsbanen. De Schiphol-Oostbaan wordt vaak vergeten in de cijfers, hoewel daar net zoveel bewegingen op plaatsvinden als straks op Lelystad. Het is dus een serieuze baan. Kleine vluchten tellen niet mee, maar maken net zoveel lawaai. Sinds 2000 probeert hij al om de veiligheidscontouren van die baan in beeld te krijgen. Gemeenten en LVL wijzen daarbij naar elkaar en naar andere partijen. Hij zou graag inzicht krijgen in de veiligheid. Zolang men de veiligheid niet kan regelen voor deze baan, die kan worden gebruikt voor calamiteiten, is een gesprek over de periode na 2020 niet opportuun.
- Kettingbeding: Een bewoner vindt het kettingbeding voor bewoners niet van deze tijd en niet acceptabel.
- Klimaatakkoord Parijs: de heer Boomhouwer wijst erop dat drie jaar geleden het Klimaatakkoord werd gesloten om de aarde met niet meer dan twee graden op te laten warmen. Het is twijfelachtig of dit akkoord wordt gehaald als men niet heel snel drastische maatregelen neemt. Hoe kan de directeur van Schiphol het voor zichzelf en voor zijn nageslacht verantwoorden dat de luchthaven blijft doorgaan en zelfs denkt over groei, terwijl de Nederlandse industrie draconische maatregelen doet om de CO₂-uitstoot te beperken?
- Kerosinequotum: Een bewoner uit Stichtse Vecht stelt dat berekeningen rond Schiphol telkens worden gewijzigd als ze niet passen. Hij pleit, ten aanzien van het milieu, voor een kerosinequotum en een btw-heffing op kerosine.
- Prijsstelling vliegen versus treinen: Een bewoner wijst erop dat het vliegtuig aanzienlijk goedkoper is dan de trein. Dat zal niet leiden tot een afname van het aantal vluchten. De heer Overgaag ondersteunt dat: door de concurrentievervalsing, neemt de behoefte aan vliegen

toe. Hij verduidelijkt dat vliegtuigen een veel grotere CO₂-uitstoot hebben dan treinen. Voor een retourtje Londen-Parijs is dat 122 kg versus 11 kg. In het kader van klimaatafspraken, moet men tot een reductie komen en grote vervuilers zouden daar het voortouw in moeten nemen.

- Afspraken 50/50 regeling: *de heer Overgaag* is tegen uitbreiding van Schiphol. Er zijn goede afspraken gemaakt voor 500.000 vluchten per jaar met mogelijke uitbreiding conform de 50/50-regeling. Aan die afspraken moet iedereen zich houden. De minister heeft op basis van een recent rapport van de Onderzoeksraad Veiligheid ook aangegeven dat veiligheid voorop moet staan. Aan dat rapport moet eerst invulling worden gegeven. Het lijkt erop dat bij Schiphol groei gaat voor veiligheid.
De heer Van Hedel (Amsterdam West) heeft ook een vraag bij de 50/50 -regel. Zoals de heer Alders in het verleden heeft aangegeven, wil men vliegen volgens afspraak in het kader van de beschermingsmaatregelen en de geluidpunten. De grens daarvoor ligt bij 470.000 vluchten en die is inmiddels ruim overschreden. Hij vraagt hoe de bescherming aan bewoners nu nog kan worden gegarandeerd.
- Fijnstof en ultrafijnstof: *de heer Overgaag* brengt het fijnstof en ultrafijnstof, waar men in de omgeving van Schiphol last van heeft, ter sprake. Onduidelijk is wat de gezondheidseffecten daarvan zijn. Alvorens uit te breiden, moet daar duidelijkheid over komen.
- Economisch versus ethisch: *de heer Overgaag* constateert dat er aan de ene kant behoefte is aan economische groei. Aan de andere kant is er op grote schaal rondom Schiphol overlast door lawaai, CO₂, (ultra)fijnstof en verkeerdrukke. De toekomst van de luchtvaart is een fundamenteel vraagstuk waarin zowel economische als ethische aspecten spelen. Daarom zouden er bij de Luchtvaartnota ook ethici en filosofen bij betrokken moeten worden. Het gaat immers om het welzijn van miljoenen mensen. Er is geen plaats voor uitbreiding van Schiphol. Een verschuiving naar Lelystad, is een verschuiving in de marge. Er zou structureel, op Europees niveau, gekeken moeten worden naar alternatieven. Ook zou gekeken moeten worden naar een luchthaven in zee.
- Hoger vliegen: *mevrouw Schneider* deelt de punten die de ORS al naar voren heeft gebracht en beluistert toenemende ergernis en afnemend vertrouwen richting de overheden. De feiten, op basis van openbare bronnen en onafhankelijk onderzoek, laten zien dat de bewoners meer over zich heen krijgen dan was afgesproken in het Alders-akkoord. Zij onderschrijft de langetermijndoelstellingen met betrekking tot werkgelegenheid, maar werk kan ook worden verplaatst naar zee. Op korte termijn is al resultaat te behalen door hoger te vliegen (vanaf 4000 voet/1300 meter). Dat zal de situatie verbeteren, hoewel de overlast daarmee nog te groot blijft. Er is al herhaaldelijk verzocht om hoger te gaan vliegen en mevrouw Snijder vraagt waarom daar geen gehoor aan wordt gegeven.
- Grondgeluid: *mevrouw Kamevaer*: het lukt alleen om uit deze complexe situatie te komen als iedereen bereid is zich te verdiepen in wat er echt aan de hand is. De overlast van grondgeluid is tot nu toe nergens meegenomen in contouren. Hopelijk wordt grondgeluid in deze discussie niet van tafel geveegd. Kennelijk heeft Schiphol al een jaar lang een deal met de gemeente Haarlemmermeer dat het zich niet zal verzetten tegen bouw van Schuilhoeve zolang er niet wordt gevraagd om maatregelen tegen grondgeluid. Zij zou daar graag opheldering over willen.
- Veiligheid en risico's: *Mevrouw Kamevaer* geeft de voorkeur aan de term risico's boven veiligheid. In het LIB wordt het afwegingsgebied bepaald door geluidscontouren. Men had dit ook kunnen doen op basis van risico's. Ten aanzien van wonen, zijn nog geen integrale risicoanalyses gedaan. Het gebied ter hoogte van de kop van de Aalsmeerbaan (vanaf de Schipholweg) valt buiten het afwegingsgebied omdat het grondgeluid er niet in zit. Daar zijn 770 woningen geplaatst zonder enige afweging. Er is wel om gevraagd bij de gemeente, maar die verwijst naar de veiligheidsregio. Bij woningbouw zouden alle risico's moeten worden afgewogen.
- 500.000 vluchten: *de heer Van Rooijen* vraagt hoe op dit moment de stand is ten opzichte van het aantal van 500.000 vluchten per jaar.
- Startprocedures: *de heer Plasmeijer* wijst erop dat startprocedures zijn veranderd waardoor vliegtuigen lager over de bebouwing gaan en meer uitwaaiëren. Hij snapt de argumenten met betrekking tot uitstoot, maar zou in het kader van geluidshinder de vliegtuigen toch zo snel

mogelijk willen laten opstijgen tot een grotere hoogte. Het gaat immers om een kwetsbaar gebied.

- Synthesebrandstoffen: Er wordt geconstateerd dat in het kader van fijnstof en duurzaamheid steeds meer wordt gesproken over een pilot met synthesebrandstoffen. Er wordt geïnformeerd hoe Schiphol daar tegenaan kijkt.
- Parallel starten Polderbaan en Zwanenburgbaan: Een kiesman uit cluster Polderbaan verklaart meer last te hebben als de Polderbaan dicht is omdat de vliegtuigen van de Zwanenburgbaan dan direct over de omgeving komen. De banen liggen parallel en hij verzoekt al jaren om daar wat aan te doen. Het is niet duidelijk waarom de huidige keuzes zijn gemaakt.

6. Reactie Dick Benschop/Hans Alders/Matt Poelmans

De heer Jägers nodigt de panelleden uit om te reageren op de vragen en opmerkingen van de omwonenden.

De heer Benschop bedankt de omwonenden voor de uitnodiging voor deze bijeenkomst. Hij is enkele maanden geleden begonnen in zijn functie als directeur van Schiphol en is voornemens om veel mensen en partijen te ontmoeten en goed naar hen te luisteren om input op te halen. Waarschijnlijk zal hij nog niet op alle vragen een antwoord kunnen geven. Maar de punten die de bewoners hebben ingebracht, zijn genoteerd. Hij gaat in op de volgende punten:

- Algemeen: de heer Benschop merkt dat veel mensen het hebben gehad met de ontwikkelingen en de groei. De sterke groei van de afgelopen jaren heeft effect gehad op de wegingen, de overlast en de beleving ervan. In de gesprekken komt hij drie groepen mensen tegen: degenen die het helemaal gehad hebben, degenen die met name de voordelen zien en door willen gaan, en een groep daar tussenin die zoekt naar een balans tussen lusten en lasten. Deze laatste groep heeft momenteel zorgen over de balans van de afgelopen jaren. Met de Schipholorganisatie en andere partijen in de sector, denkt de heer Benschop na over de verdere ontwikkeling en wat daarbij van belang is. De achtergrond van de situatie wordt diep beleefd binnen de sector.
- Vertrouwen: het is heel serieus dat de vertrouwensvraag (ten opzichte van de sector, de luchthaven, de overheid en het MER-systeem) aan de orde is gesteld. Het is belangrijk om vertrouwen te herstellen, maar dat zal tijd vergen. Uiteindelijk gaat het allemaal niet over berekeningen en de MER, doch over de werkelijkheid die er is. Het gaat over de manier van samenwerken, vertrouwen, en het maken van verstandige afwegingen voor de toekomst.
- Veiligheid: vliegen is een heel veilige vorm van transport. Niet zozeer door het onderzoek van de OVV als wel door de reacties, is het gevoel ontstaan dat de veiligheid een issue is. Veiligheid is een basisvoorwaarde voor de wijze waarop Schiphol functioneert. De aanbevelingen uit het onderzoek worden opgepakt; niet omdat de situatie onveilig is, maar omdat er risico's bestaan. Die moeten worden weggenomen of worden verminderd. Dit is transparant gemaakt; op een speciale website worden alle aanbevelingen met de bijbehorende acties weergegeven. Sommige acties kunnen vrij snel worden uitgevoerd, andere vergen grote investeringen.
- Luchthavensysteem Nederland: terecht is opgemerkt dat men in een breder verband naar Schiphol moet kijken. Heel concreet is nu de combinatie van Schiphol en Lelystad aan de orde. Het is niet de bedoeling dat dezelfde zaken op beide luchthavens gebeuren: het is een kwestie van 'of, of' en niet van 'en, en'. Het gevolg zal zijn dat ook lasten worden gedeeld.
- Treinen: ook naar het systeem van treinen moet worden gekeken, hoewel het langer zal duren voordat dit echt goed is ontwikkeld. Uiteindelijk wil men naar een multimodaal vervoerssysteem met een combinatie van hogesnelheidslijnen en vluchten. Daardoor kunnen bijvoorbeeld vluchten naar Brussel vervallen. Het gaat niet zozeer om groei als wel om het accommoderen van nieuwe ontwikkelingen.
- Redenen voor groei: de heer Benschop wordt niet aangestuurd op groei van Schiphol in termen van omzet en winst. De N.V. Luchthaven Schiphol is een bedrijf. De staat is de grootste aandeelhouder. Schiphol wil efficiënt zijn, zich vergelijken met andere bedrijven, vooroplopen en zelf kunnen investeren. Dat levert dividend op voor de staat. Tegelijkertijd heeft Schiphol ook een publiek belang. Het Schipholsysteem creëert een opbrengst voor

Nederland en dat is waar het uiteindelijk om gaat. Bij elk bedrijventerrein in Nederland wordt een afweging gemaakt tussen economische opbrengst en mogelijke overlast of schade. Binnen bepaalde voorwaarden is men in Nederland altijd bereid geweest om het ruimtebeslag, het geluid, het fijnstof en de CO₂ van Schiphol te accepteren in relatie tot de economische opbrengst van het systeem. Daarbij gaat het om de betekenis van de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. De veelheid aan hoofdkantoren en distributiecentra die ons land heeft aangetrokken, hangt samen met de aanwezigheid van Schiphol. Een voorbeeld is het Medicijnagentschap. Momenteel zijn 200 startups in gesprek met de gemeente Amsterdam om zich hier te vestigen vanwege de aanwezigheid van het Medicijnagentschap en de goede verbindingen dankzij Schiphol. Dat heeft niets te maken met oude of nieuwe economie. Het gaat om de verbinding met de wereld. Economische centra verschuiven richting India en China. Het belang van het Schipholsysteem is het netwerk. Vanuit die vraag moet worden gekeken hoe verder te gaan na 2020. Schiphol zit nu drie jaar dicht vanwege de groei van de afgelopen jaren. Het is jammer dat het plafond zo snel is bereikt. Een tweede reden voor groei heeft te maken met het bedrijf. Het is mogelijk om een goede luchthaven te runnen met 500.000 bewegingen en daarbij te investeren in kwaliteit en in verbeteringen. Maar Schiphol maakt ook dingen mogelijk voor andere bedrijven die in een andere concurrentieverhouding zitten, zoals de KLM. Als er geen ontwikkeling mogelijk is op Schiphol, zal dat die bedrijven raken. Een stop van drie jaar lukt nog wel. Maar als het langer duurt, gaat men daar effecten van merken.

- Vraagontwikkeling: de vraag naar vliegen is haast oneindig. Alle nieuwe bestemmingen, frequenties en lagere prijzen worden omarmd. Een paar keer per jaar op stedentrip gaan, maakt deel uit van de hedendaagse levensstijl. De burger is dezelfde persoon als de consument. Daarbij wordt met name de consument fantastisch bediend. Het is niet mogelijk om eindeloos te voldoen aan de vraag en jaarlijks met 20.000 tot 30.000 bewegingen te groeien. Daarom wil Schiphol kiezen voor een veel meer gematigde groei. Die wordt niet gedefinieerd door de vraag, maar door de verwachte opbrengst voor het Schipholsysteem. Wat is nodig voor de kwaliteit van het netwerk en voor de verbinding met economische centra?
- Selectiviteitsbeleid: Schiphol moet naar een gecontroleerde groei. Het selectiviteitsbeleid was een belangrijk onderdeel van het akkoord uit 2008. Het enige wat daarvan nu op tafel ligt, is de verkeersverdeelregeling met Lelystad. In de afgelopen tien jaar is selectiviteit niet waargemaakt. Daar moet iets anders voor worden bedacht. Nu wordt op een andere manier naar groei gekeken. Vroeger werd in de MER bepaald wat de ruimte was. Vervolg pakte de sector alle ruimte om er verder invulling aan te geven. Nu wil de sector uitgaan van de economische doelen en op grond daarvan vastleggen hoeveel men maximaal per jaar wil groeien. Daarmee wordt controle en voorspelbaarheid in het systeem ingebouwd. De vlootvernieuwing levert stillere vliegtuigen op. Zo ontstaat een andere balans in de ontwikkeling van bewegingen en de omvang van de hinder.
- Hinderbeperking: de balans heeft te maken met groeien terwijl de hinder aantoonbaar wordt verminderd. Daarbij spelen volumes en aanvullende maatregelen. In deze bijeenkomst zijn diverse suggesties gedaan voor hinderbeperking: de manier waarop wordt gevlogen, uitvliegroutes, aantal nachtvluchten. Die thema's moeten in de komende maanden worden besproken. Lokale bestuurders zijn zeer geïnteresseerd in de leefbaarheid, waar grondgeluid ook deel van uitmaakt.
- Duurzaamheid: voor de luchtvaart zijn geen eenvoudige oplossingen beschikbaar om de duurzaamheid te vergroten. De sector heeft een geloofwaardig plan ontwikkeld om voor 2030 de CO₂-uitstoot te verminderen. Daarmee worden de doelstellingen van Parijs voor 2050 nog niet bereikt, maar dat geldt voor meerdere sectoren. Tot dat plan behoren ook vluchtroutes en brandstof. In Nederland wordt een fabriek gebouwd voor biologische vliegtuigbrandstof. Een tweede ingang is synthetische kerosine. Biobrandstof en synthetische brandstof dragen ook bij aan vermindering van de uitstoot van fijnstof en zwavel. Overigens is de luchtvaart verantwoordelijk voor 1% van het fijnstof. De rest komt van het verkeer en van de landbouw. Schiphol zal daar waar mogelijk meehelpen aan verduurzaming van het systeem. Zo wordt er een plan gemaakt voor de uitstoot van ultrafijnstof. Deze problematiek speelt bij alle luchthavens in de wereld en men maakt gebruik van elkaars kennis en ervaring. Schiphol mag echter de ambitie hebben om hierin voorop te lopen.

- Persoonlijke doelstellingen: de heer Benschop stuurt zelf op beoordeling op basis van KPI's waarin ook klachten uit de omgeving worden meegenomen. Bij beslissingen die Schiphol neemt moet meer worden nagedacht over de effecten voor de omgeving. In de afweging van besluiten, gaat het niet alleen om wat formeel is toegestaan doch ook om wat verstandig wordt geacht. Klachten moeten beter worden geanalyseerd om ervan te kunnen leren. Bij opstijgen in noordelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan, mag de piloot meteen een bocht naar rechts maken, over Amsterdam heen. Het is misschien verstandiger om eerst een stukje richting Vlieland te vliegen en pas daarna te draaien. In de KPI's voor volgend jaar, waarop iedereen van hoog tot laag wordt afgerekend, zal het niet meer alleen gaan om on-time performance van de luchtvaartmaatschappijen en de tevredenheid van passagiers, maar ook om de omgevingscores (reputatie, klachten). De beloning van directeur en medewerkers kan mede afhangen van feedback uit de omgeving. De omgang met de omgeving moet dichter bij de operatie worden gebracht. Op sommige punten kan al op korte termijn concreet worden gestuurd.

De heer Poelmans is benieuwd wat de zaal vindt van de reactie van de heer Benschop. In 2008 zijn ook allerlei zaken toegezegd aan bewoners. Die zijn niet uitgevoerd. Nu wordt een andere aanpak toegelicht. Bewoners vragen zich af wat er voor hen verandert. Het is jammer dat de bestuurders uit de regio nu niet aanwezig zijn. Schiphol praat nog altijd over groei, terwijl bewoners betwijfelen of dat nodig is. De heer Poelmans gaat in op een aantal punten die de heer Benschop heeft besproken:

- Selectiviteit: het was niet de overheid doch de luchtvaartsector die tot selectiviteit moest komen. Evenmin zijn de primaire banen ontzien met nachtvluchten, terwijl dit wel was afgesproken. Meer afspraken uit de afgelopen periode zijn niet nagekomen en daarom willen de bewoners dat de balans wordt opgemaakt over de periode 2008-2020.
- Groei: eerst moet worden gekeken welke afspraken al dan niet zijn nagekomen en daarna kan worden bepaald hoe verder te gaan. Wat de bewoners betreft, kan er geen sprake zijn van groei voordat er nieuwe afspraken zijn gemaakt, uitgevoerd en gecontroleerd. Pas als hinderbeperking is geleverd, is voldaan aan de voorwaarde om te kunnen groeien. Met 1% groei per jaar, komen er in tien jaar tijd 50.000 vluchten bij. Dat is een groot volume.

De heer Poelmans concludeert dat de bewoners in deze bijeenkomst niets nieuws hebben gehoord. Het zal in de toekomst anders moeten gaan dan in de afgelopen jaren. Bewoners willen voorkomen dat er opnieuw een situatie ontstaat waarin gemaakte afspraken niet worden nageleefd.

De heer Alders beluisterde dat de heer Benschop een ander verhaal presenteerde dan zijn voorganger. Partijen moeten hun standpunten op een eerlijke wijze met elkaar bespreken. Het is onjuist om het beeld te geven dat alle afspraken uit 2008 niet zijn nagekomen. In 2008 is afgesproken dat er in 2020 in Nederland 580.000 vliegbewegingen zouden zijn waarvan 510.000 op Schiphol. Conform afspraak, zijn er 25.000 bewegingen naar Eindhoven gegaan en zijn Transavia-toestellen in Eindhoven gestationeerd. Tal van afspraken zijn uitgevoerd. Sommige afspraken zijn inderdaad niet uitgevoerd en daarom praat men nu over 500.000 bewegingen in plaats van 510.000. Op grond van de afspraken wordt bij niet leveren immers gekort op de ontwikkeling.

De nieuwe startsituatie is al beschreven in het akkoord: na 2020 geldt de 50/50 regeling. Van de hinderbeperking die wordt gerealiseerd, gaat 50% naar de regio en 50% naar de sector. In 2008 ging de discussie enkel over geluid. Klimaat was nog niet aan de orde. Daarom zijn de toen bedachte oplossingen enkel beredeneerd vanuit geluid. Ze zijn niet altijd effectief voor het klimaat. Daarom moet nu worden getoetst in hoeverre destijds alle elementen goed zijn meegenomen.

Kabinet en parlement gaan over groei. Daarin speelt de ingewikkelde discussie over de verdeling tussen Schiphol en Lelystad. De discussie over wonen versus vliegen is een wezenlijke en moet goed worden gevoerd. De roadmap, veiligheid en gezondheid spelen daarin een rol. De verkeersontwikkeling rondom Schiphol is daarin minstens zo belangrijk als het vliegen. Er moet scherpte komen in de discussie. Het helpt niet om te stellen dat alles wat in 2008 is gedaan zinloos was.

In deze bijeenkomst zijn veel punten genoemd die in de rapportage aandacht krijgen. Ook moet met het secretariaat worden bekeken dat de bewoners antwoord krijgen op alle gestelde vragen. Essentieel is dat er op alle onderdelen volstreekte transparantie wordt gegeven en dat de discussie

eerlijk wordt gevoerd. Zo moet duidelijk zijn dat elke overheid risicobeleid heeft en dat toepast bij het maken van afwegingen. Risicobeleid is echter buitengewoon ingewikkeld wanneer het gaat om zaken die bewegen. De politiek heeft daarin keuzes gemaakt en een kleinere afbakening gehanteerd dan voor de industrie. Daarover moet discussie kunnen worden gevoerd.

7. Dorpshuisgesprek

De heer Jägers nodigt de aanwezigen uit voor een discussie. De volgende onderwerpen worden ingebracht:

- Gezondheid: de heer Loekenbach geeft aan dat hij, als omwonende van Schiphol, slachtoffer is en gedwongen is een slaapmedicijn te gebruiken. Gezondheid moet geprioriteerd worden boven economie.
De heer Benschop heeft in zijn eerdere reactie het onderwerp gezondheid genoemd. Daarmee doelde hij met name op nachtrust en (ultra)fijnstof.
- Visie op 2050: de heer Loekenbach mist in deze discussie een visie. Nu zou een visie op 2050 moeten worden ontwikkeld met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (welzijn) en een risicoanalyse (gezondheid). Daar zouden acties op getoetst moeten worden.
De heer Benschop heeft eerder gesproken over de filosofie en de benadering voor de komende jaren om tot een balans te komen van waaruit men verder de toekomst in kan gaan. Tegelijkertijd heeft hij aangegeven zaken breder te willen trekken. Schiphol is bezig met verschillende dimensies en verschillende tijdhorizons. Met alle technologie is de geluidsproblematiek op termijn wellicht makkelijker te beheersen dan het klimaatvraagstuk. Schiphol maakt een 2050-studie waarin wordt gekeken naar onderwerpen als de luchtvaartsector, technologische ontwikkelingen, milieu, en ruimte. Bij ruimte gaat het om de vraag of men nog op de juiste plek zit dan wel moet verplaatsen. De heer Benschop wil geen verwachtingen wekken voor de toekomst. Er wordt nu nog op gestudeerd en de conclusies zullen te zijner tijd worden gedeeld. Daarmee is het probleem voor 2020 echter niet opgelost.
De heer Alders merkt op dat in een Luchtvaartnota zeker zal worden ingegaan op punten als groei, gezondheidseffecten en de plaats voor luchtvaart. De politiek kan immers niet om die punten heen. Het kabinet heeft gezegd opnieuw naar een luchthaven in zee te gaan kijken. Als daartoe wordt besloten, zal de realisatie pas op een heel lange termijn gereed zijn. In de tussentijd moet er wel wat gebeuren en daarmee is de discussie over 2020 dus niet van de baan. De heer Alders verzoekt partijen om na te denken over die tussentijd.
De heer Poelmans ziet in verplaatsing van de luchthaven geen reden tot ongeremde groei, hoewel daarmee overlast wordt weggehaald uit de leefomgeving. Er moet, zowel voor kortere als langere termijn, een visie zijn op de vraag waarin men wil voorzien. Met prijsverhogingen kan men de vraag beter beheersen. Uitgangspunt is de huidige capaciteit. Schiphol heeft elk jaar een nieuwe dienstregeling en men kan vluchten laten vervallen. Het is zaak om kritisch te bekijken hoeveel passagiers men met de huidige capaciteit kan en wil vervoeren. De grens ligt nu op 500.000 bewegingen, maar uit klimaatoverwegingen zou men wellicht terug moeten naar 300.000 bewegingen. Als mensen het klimaat belangrijk vinden, zou dat de maat moeten zijn. De vraag is niet de maat; die kan worden beheerst door vervoersalternatieven aan te bieden. De heer Poelmans zou tot een pakket voor de komende 10 jaar willen komen. De partijen aan tafel zullen daarover adviseren, maar de bewoners willen niet dat de groei verder gaat dan 500.000 bewegingen.
- Uitgevoerde afspraken: mevrouw Visser merkt op dat de afspraken rondom de Aalsmeerbaan niet zijn uitgevoerd. Sinds 2013 is het aantal starts op deze baan met circa 75% toegenomen. Het gaat om zo'n 200 vliegtuigen per dag (70.000 per jaar). Het aantal starts op de Polderbaan en de Kaagbaan is in die periode niet toegenomen. Zij verzoekt om een schriftelijke evaluatie van de afspraken uit het Alders-akkoord alvorens het gesprek over de toekomst aan te gaan. Op dit moment staan bewoners zeer wantrouwend tegenover het maken van nieuwe afspraken.
De heer Alders verklaart dat men nu de balans opmaakt en inderdaad moet kijken wat er al dan niet is gebeurd. In het kader van het nieuwe normen-handhavingstraject was afgesproken dat men naar de secundaire banen zou gaan wanneer de primaire banen vol waren. In verband met de veiligheid, kan er geen kruisend verkeer zijn. Dat is destijds ook toegelicht tijdens de presentatieavonden. Over de wijze waarop wordt omgegaan met de vierde-baanregeling zijn vragen te stellen en daar moet men transparant in zijn. Momenteel wordt

geëvalueerd hoe uitzonderingsregels zijn toegepast. Wellicht had er een begrenzer moeten zijn.

- Ethische afweging: mevrouw Visser beluisterde dat de heer Benschop bij beslissingen wil komen tot een ethische afweging. Wat officieel mag, is niet altijd verstandig. Schiphol heeft een license to operate en bewoners vragen om een transparante belangenafweging zodat ze het gevoel krijgen dat er rekening met hen wordt gehouden. Mevrouw Visser zou, zodra dat mogelijk is, graag van de heer Benschop vernemen hoe het maken van ethische afwegingen binnen Schiphol wordt ingericht. Wordt er bijvoorbeeld een ethische commissie geïnstalleerd? De heer Benschop heeft aangegeven dat deze benadering in ontwikkeling is. Schiphol wacht niet af en komt bijvoorbeeld zelf met een actieplan voor fijnstof en gezondheid. Verder moet in de dagelijkse operatie worden gekeken hoe Schiphol maximaal kan presteren naar luchtvaartmaatschappijen, passagiers en omwonenden. De prestaties naar omwonenden moeten nog verder worden ingevuld.
- HSL: de heer Griese brengt in herinnering dat het kabinet in 1995 al vluchten wilde overzetten naar de HSL. Hij informeert waarom dit zo lang is blijven liggen. De heer Benschop antwoordt dat er te weinig is geïnvesteerd in de HSL. Ook is er op dit punt te weinig samenwerking tussen overheden. De heer Jägers concludeert dat het Nederlandse polderen soms veel tijd kost.
- Economie versus bewoners: de heer Quint vraagt wat prevaleert. Zijn de bewoners er voor de economie of andersom? Zelf vindt hij een leefbaar klimaat het belangrijkste. De heer Benschop stelt dat bewoners niet zonder economie kunnen. Ze hebben werk en inkomen nodig. Economie en bewoners gaan samen, maar daarin moet een goede balans worden gevonden. Als men enkel zou kiezen voor het economisch belang van Schiphol, zou er een veel hoger rendement zijn te behalen. Uiteindelijk gaat het niet om het aantal bewegingen, het aantal passagiers en de winst. De werkelijke opbrengst is de verbinding van Nederland met de rest van de wereld. Daar is de Nederlandse economie bij gebaat. De afgelopen jaren is de balans, mede door gebrek aan instrumenten, doorgeslagen naar groei en dat moet worden hersteld.
- Vertrouwen: de heer Lamers concludeert dat er aan beide kanten van de tafel vragen en problemen zijn. Er ligt een urgentie om daar wat mee te doen. Het vertrouwen in Schiphol is echter zwaar beschadigd. Schiphol zou daar zelf wat aan moeten doen, bijvoorbeeld door nu vier tot vijf jaar pas op de plaats te maken en die tijd te benutten voor het tackelen van alle punten. Van de provincie en gemeenten is niet veel te verwachten in verband met eigenbelang. De uiteindelijke oplossing zal veelomvattend zijn. Het is immers geen probleem van Schiphol, doch een Europees probleem over hoe om te gaan met vervoersstromen. Dat vergt meer tijd en denkkraft. Met zo'n aanpak kan Schiphol vertrouwen terugwinnen. De heer Jägers stelt vast dat dit geen discussiepunt is, doch een tip voor Schiphol.
- Groei: de heer Barse voelt zich ook slachtoffer van Schiphol. Hij woont al zijn hele leven in Aalsmeer. Hij acht groei, door stillere vliegtuigen en minder uitstoot, niet realistisch. Zeker voor de plaatsen dichtbij Schiphol tellen enkel de aantallen. Daarom kan Schiphol op de huidige locatie niet verder groeien. Overigens is hij, vanwege het klimaat, sowieso tegen groei. Men moet nadenken wat men wil met de wereld.
- Mandaat van de heer Benschop: Gevraagd wordt naar het mandaat van de heer Benschop. Men is benieuwd in hoeverre de directeur kan waarmaken wat hij heeft in deze bijeenkomst heeft gezegd en hoe snel het vertrouwen van omwonenden kan worden teruggewonnen. De heer Benschop heeft een redelijk ruim mandaat. Dat leidt hij af uit een gesprek met de Raad van Commissarissen. Punten die hij in deze bijeenkomst heeft genoemd, zijn ook in de sector diepgaand besproken. Hij is op zoek naar een weg voorwaarts om tot brede overeenstemming te komen over de balans. Voor veel dingen zal gelden dat men eerst wil zien en dan pas wil geloven. Het vertrouwen moet groeien. Uitspraken moeten in de praktijk worden waargemaakt.
- Groei: de heer Kroon hoort van de heer Benschop een groeiverhaal. Schiphol wil, met het brede midden, in een poldermodel tot elkaar komen. Maar die tijd is voorbij. Er is geen brede maatschappelijke discussie meer nodig, want bewoners weten wel hoe het verder moet met de luchthaven. Er moet op een andere manier worden gekeken naar de luchthavenactiviteiten van Nederland. Dat zou hij graag willen horen van Schiphol.

Een bewoner vult aan met de opmerking dat de gematigde groei van de heer Benschop leidt tot 580.000 vliegbewegingen in 2030.

De heer Benschop heeft zijn visie eerder in de bijeenkomst toegelicht. Er is draagvlak nodig om tot een akkoord te komen. De luchtvaartsector kan niet in een permanent conflict met de omgeving opereren. Daarom wil hij tot een brede overeenstemming komen. Dat vergt discussie en gesprek.

- Woningbouw: opgemerkt wordt dat er nieuwe woningen worden gebouwd in Schuilhoeve, wat een gebied is met geluidsoverlast. Hoe wil Schiphol daar de hinder beperken? Men zou juist woningen moeten onttrekken om de hinder te verminderen.
De heer Benschop kiest voor een benadering waarin de luchthaven niet alle ruimte volledig benut, doch ruimschoots binnen grenzen blijft. Ook hier moet een afweging worden gemaakt tussen wat mag en wat wenselijk is.
- Stip op de horizon naar 2040-2050: opgemerkt wordt dat hierover snel een principe-uitspraak kan worden gedaan. Als Schiphol kiest voor groei, dan moet er flink worden geïnvesteerd, bijvoorbeeld in verschuiving van de A-pier en een tweede Kaagbaan. Verzocht wordt om bij de fasering voor een ultieme oplossing op lange termijn, degelijke investeringen nu al wel mee te nemen.
- Geluidshinder: op dit punt is alle ruimte al volledig benut in het voordeel van de sector. Technisch gezien, is er slechts ruimte voor 470.000 bewegingen per jaar. Afspraken worden niet nagekomen en dat voedt het wantrouwen. Daardoor voelen bewoners zich slachtoffer en geloven ze niet in gematigde groei.

8. Afronding en afsluiting door Gerard Jägers

De heer Jägers bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en wijst op de andere mogelijkheden die er nog zijn tot inspraak en het delen van een visie.

9. Sluiting

De heer Jägers sluit de bijeenkomst om 12.20 uur.