

## **Conceptverslag huiskamergesprek – 3 december 2018**

### **Deelnemers**

Mevrouw A, de heer B, mevrouw C, mevrouw D, mevrouw E, de heer F, de heer G, mevrouw H, mevrouw J, de heer K, de heer Hesp (clustervertegenwoordiger Buitenveldertbaan), de heer Boomgaars (Wethouder gemeente Ouder-Amstel), de heer de Groot (KLM), de heer Alders (Voorzitter ORS), de heer Weggeman (Secretaris ORS), de heer Groenleer (ORS, verslag).

### **Verwelkoming**

De heer Alders heet de belangstellenden welkom en dankt hen voor hun komst en dankt mevrouw A voor het beschikbaar stellen van haar huiskamer. De heer Alders legt uit waarom er op dit moment huiskamerbijeenkomsten worden georganiseerd. De Tweede Kamer heeft gevraagd om bij het opstellen van het advies over Schiphol een zo breed mogelijke maatschappelijke consultatie te organiseren.

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is gevraagd om twee adviezen uit te brengen. Eén advies gaat over het vastleggen van het geluidstelsel en de toekomstontwikkeling tot 2030. Het kabinet werkt zelf aan een nieuwe luchtvaartnota die kijkt tot 2040 en verder. Het andere advies gaat over wonen en vliegen, waarbij is gevraagd aan de ORS om te kijken hoe de ruimtelijke ordening kan worden afgestemd op het vliegverkeer en visa versa. De ORS-partijen moeten samen tot een advies komen. Om invulling te geven aan de maatschappelijke consultatie en om te zorgen dat alle ervaringen uit de omgeving worden meegenomen in de adviezen is besloten om een aantal activiteiten te ondernemen, zo ook het organiseren van vijf huiskamergesprekken voor de vijf verschillende clusters van de ORS. Daarnaast is er begin november een grote bewonersbijeenkomst georganiseerd in Badhoevedorp. Er heeft de afgelopen periode een internetconsultatie plaatsgevonden, waar meer dan 4.500 reacties op zijn gekomen. Aanstaande zaterdag wordt er een luchtvaartdag georganiseerd in de Amsterdome vlakbij Amsterdam Sloterdijk. Al het materiaal dat wordt opgehaald in de verschillende consultaties wordt verzameld en wordt meegegeven aan de partijen in de Omgevingsraad Schiphol, die het kunnen gebruiken bij het bepalen van hun standpunt. Alles wordt gedocumenteerd en er wordt verslag over gedaan in de adviezen zodat het straks allemaal openbaar is. Op deze manier kunnen ook de leden van de Tweede Kamer er kennis van nemen als zij een definitief besluit nemen over de toekomst van Schiphol.

De heer Alders legt uit dat de ORS bestaat uit de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol, dat zijn de bestuurders, die in dit gesprek wordt vertegenwoordigd door de heer Boomgaars die wethouder is in Ouder-Amstel. Voorts nemen deel de bewoners die in dit gesprek worden vertegenwoordigd door Peter Hesp, die clustervertegenwoordiger is voor het cluster Buitenveldertbaan. Ook aanwezig is de heer De Groot van KLM die de sector vertegenwoordigt. De vierde partij in de ORS is het Rijk die in de overleggen wordt vertegenwoordigd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook zijn de Milieufederatie Noord-Holland en VNO-NCW aangesloten.

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. Mevrouw D vraagt of van dit gesprek notulen worden gemaakt en of er ook notulen zijn van de andere huiskamergesprekken. De heer Alders geeft aan dat van dit gesprek een verslag en enkele foto's worden gemaakt. Het verslag wordt eerst nog afgestemd met de deelnemers voordat het definitief wordt gemaakt. Ook zullen de verslagen van de andere huiskamergesprekken op de website worden gezet zodra deze zijn afgestemd met de deelnemers.

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

De heer Alders nodigt iedereen uit zichzelf kort voor te stellen en begint met mevrouw A. Mevrouw A vertelt dat zij in januari 2018 een brief heeft geschreven aan minister Van Nieuwenhuizen. Zij vertelt dat ze met haar gezin in 2017 in dit huis komen wonen. Van 2013 tot 2015 woonde zij ook al op die plek, maar toen nog in een ander huis. Vervolgens heeft zij tussen 2015 en 2017 ergens anders gewoond terwijl op deze plek er een nieuw huis werd gebouwd. Toen zij het nieuwe huis betrokken schrokken zij enorm van de toegenomen geluidsoverlast. Tijdens de bouw van het nieuwe huis heeft zij een geluidsbureau in de arm genomen om te adviseren over maatregelen om het huis te isoleren tegen vliegtuiggeluid gezien de ligging van het huis onder de aanliegroute van de Buitenveldertbaan. De adviezen van het bureau heeft mevrouw A opgevolgd, maar toen zij eenmaal in het huis ging wonen bleek er enorm veel geluidsoverlast te zijn. Daarop is zij in contact getreden met het geluidsbureau en dat gaf aan dat de kaartgegevens zijn gevolgd waarin staat dat er 57dB aan geluid is op die locatie en het zo goed zou moeten zijn. Daarop heeft mevrouw A een geluidmeter aangeschaft om het werkelijke geluid te meten. Uit de metingen kwamen geluidgegevens van 80dB tot 90dB. Vervolgens bleek dat die 57dB een gemiddelde waarde was die niet overeenkomt met de piekgeluiden die zij hier ervaren. Naar aanleiding van deze constatering heeft mevrouw A de volgende brief geschreven:

*Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen Wijbenga,*

*Hierbij neem ik als bewoonster van de gemeente Amstelveen de vrijheid om U direct te benaderen. Ik spreek hier namens mijzelf, maar ook namens zo velen die in deze omgeving steeds meer hinder ondervinden.*

*Ik ben opgegroeid in Buitenveldert en mij zeer bewust van de aanwezigheid van vliegverkeer in de omgeving. Ik ben zelf 18 jaar werkzaam geweest bij de KLM als Stewardess en mij terdege bewust van het belang van de luchtvaart sector. Tevens draag ik KLM een warm hart toe.*

*Echter, sinds enige tijd is de situatie in Amstelveen en Buitenveldert een stuk minder leefbaar geworden. Met rond de 5000 vluchten alleen al in de maand november en steeds meer nachtvluchten is de frequentie en daarmee de overlast van de vluchten enorm toegenomen. Waar de Buitenveldertbaan een niet preferente baan is, is er inmiddels bijna dagelijks vliegverkeer, soms zelfs 16 uur op een dag. Dan vliegt er bijna elke minuut een vliegtuig over. Dat betekent dat als het geronk van het ene vliegtuig weg ebt, het volgende er al weer aankomt. Dat zijn er zomaar 700 a 800 op een dag. Stilte is er dus eigenlijk niet meer. Ik ben me gaan realiseren wat een kostbaar goed Stilte eigenlijk is. Dat realiseer je je pas als je het er niet meer is.*

*Wij hebben afgelopen jaar een nieuw huis gebouwd op een van de mooiste plekjes langs de Amstel ter hoogte van de Kalfjeslaan. In juli 2017 zijn wij hier komen te wonen. Aangezien wij wisten van de aanwezigheid van vliegverkeer, hebben wij een adviesbureau ingehuurd, die op basis van meetgegevens van Schiphol berekeningen maakt ten aanzien van isolatie. Deze 57 db. zone, waar wij ons in bevinden, is gebaseerd op een jaargemiddelde dat Schiphol hanteert. Inmiddels wonen wij in ons nieuwe huis en worden wij wakker van de vliegtuigen. En wat blijkt: mijn net aangeschafte decibelmeter geeft zomaar 80 db aan bij elk vliegtuig wat langs vliegt en zo worden wij, alle berekeningen ten spijt, behoorlijk door Schiphol voor de gek gehouden. Een jaargemiddelde zegt immers niets over de daadwerkelijke geluidsoverlast. En ik nodig U graag uit om U te laten horen hoe groot die is geworden.*

*Van niet preferente baan komt niets terecht en dat is volgens mij ook niet volgens de afspraken. Er is elke dag weer een nieuw excuus om de buitenveldertbaan te gebruiken. Of het is laaghangende bewolking, of de wind draait van noord naar zuid, of er is een rijbaan naast de landingsbaan in reparatie, onderhoud van een van de banen. Buiten in de omgeving. Windkracht 4 of meer ( er is bijna altijd wind in Nederland). In bijna 29 procent van de gevallen is de inzet van de Buitenveldertbaan niet te verklaren. Er was voor afgelopen jaar een daling van 7% beloofd en we hebben een toename van 40% gekregen. En daarmee zijn in het gebruiksjaar 2017-2017 de geregistreerde klachten ook enorm toegenomen: met wel 44%*

*Ik hoop van harte dat U begrijpt dat het maximum al lang bereikt is, dat een toename van het vliegverkeer boven deze baan echt niet meer kan en dat het niet zo kan zijn dat 10.000-en mensen onder deze baan dagelijks enorm veel last ervaren in dit drukbevolkte stukje Amsterdam. Onze kinderen staan op onder de vliegtuigen, gaan er onder naar school en vervolgens door naar de hockey, ook weer onder de vliegtuigen. Nu is het winter en zitten we allemaal binnen, maar straks komt de zomer en ik houd mijn hart vast. Die wordt ons min of meer ontnomen als we de deuren niet meer open kunnen zetten en onze neus niet meer buiten de deur kunnen steken.*

*In de hoop op uw begrip en daadkracht,*

*Verblijf ik,*

*Met vriendelijke groet,*

*Mevrouw A*

Drie maanden later ontving mevrouw A een reactie op haar brief en niet van de minister maar van de directeur luchtvaart. Het is een vrij emotionele brief en de reactie ging niet in op haar emotie. Er werden een paar punten uitgelicht en die werden weerlegd en dat was dat.

De aanwezigen geven aan dat het gevoel uit de brief gedeeld wordt. Ook wordt aangegeven dat de reactiebrief toont dat de bewoners niet serieus worden genomen.

De heer K merkt op dat de omwonenden last hebben van de piekgeluiden, maar in de berekende gemiddelde waarden komt niet tot uiting wat de overlast is. Daarnaast zijn er specifieke elementen die niet worden meegenomen in de berekeningen, zoals de bebouwing op de grond en hoe dat een effect heeft op het geluid. Aangevuld wordt dat ook de wind een effect heeft op hoe het geluid wordt ervaren. De heer K kan zich voorstellen dat Schiphol wil groeien, maar heeft er geen begrip voor dat dit eenduidig over volume gaat en niet gezocht wordt in kwaliteitsverbetering. In de m.e.r. leest hij niets terug over alternatieven voor groei, alleen dat de vierde baanregel moet sneuvelen. Mevrouw H vult aan dat uitbreiding niet meer kan als er ook wordt gekeken naar uitstoot die de luchtvaart produceert.

Mevrouw A laat twee printjes zien. Op de één staan de aantallen vliegbewegingen in november en december in 2017 die zij zelf heeft geteld. De ander is een uitdraai van BAS van augustus dit jaar waar bij windkracht 2 uit het oosten de Buitenveldertbaan in gebruik is. Mevrouw A vindt dat het draagvlak bij bewoners wegvalt als in dergelijke situaties de Buitenveldertbaan wordt ingezet. Aangegeven wordt dat starten nog erger is dan landen. Het gaat ook om de hoogte waarop de vliegtuigen overkomen. Met name vrachtvliegtuigen komen erg laag over en dan trilt het huis. Het zijn grote Russen of Arabieren die dagelijks laat in de avond of 's nachts overkomen.

De heer F komt uit Almere-oost en dat ligt 50 kilometer van de Buitenveldertbaan en hij meet met gemak piekwaarden van 70dB en dat vindt hij bizar. De vliegtuigen vliegen daar op 2.000 meter. Hij woont er nu 10 jaar, maar wat hij het afgelopen jaar heeft meegemaakt is bizar. Hij merkt dat de frequentie hoog is, bijna elke minuut een vliegtuig. De één vertrekt en de andere is in aankomst. De

dagen dat het niet stil is nemen toe. Vroeger zei de heer F thuis voor de grap dat tussen 6 en 7 de piloten thuis kwamen. Dan was het even druk, maar nu is het permanent.

Mevrouw H vult aan dat vliegtuigen onder andere boven Almere rondjes vliegen als het te druk is. Ze heeft er screenshots van. En ze geeft aan dat er toch geen belasting zit op kerosine dus een extra rondje maakt kennelijk niet uit.

De heer Alders merkt op dat het heffen van belasting op kerosine een lastige zaak is, omdat daar een internationaal verdrag, het verdrag van Chicago, voor gewijzigd moet worden.

Sommige aanwezigen geven aan dat ze betwijfelen of het lastig is om dit verdrag te wijzigen en dat het geen reden moet zijn om het niet te proberen te wijzigen. Een ander wijst erop dat al die maatschappijen naar Schiphol komen om hier goedkoop te tanken.

De heer Alders geeft aan dat het destijds een politiek besluit is geweest en dat de politiek het initiatief zou moeten nemen om dit verdrag terug te draaien, maar dat kan niet zonder de medewerking van andere landen.

De heer Hesp ervaart dat de Buitenveldertbaan steeds vaker is ingezet de laatste jaren. De primaire banen zijn vol en de Buitenveldertbaan wordt dan ingezet. Vroeger wist je dat 's morgens en 's avonds in de piek er een half uur was dat er veel vliegtuigen overkwamen, maar dat is nu niet meer. De heer Hesp geeft aan dat er voor het gebruik van de Buitenveldertbaan veel begrip is als het slecht weer is. Nu hoor je in de zomer de hele dag vliegtuigen, terwijl het helemaal geen slecht weer is. De heer Hesp vreest dat als er gegroeid wordt naar 540.000 vliegbewegingen, deze vluchten terecht zullen komen op de Buitenveldertbaan. Schiphol zegt dat de regel voor de vierde baan weg moet en dat is eigenlijk *carte blanche* om meer banen in te kunnen zetten. Onder de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan wonen veel mensen en die steken nu een vinger op om te zeggen dat het nu al onacceptabel is. De heer Hesp heeft mensen bij elkaar proberen te krijgen om aanwezig te zijn bij dit huiskamergesprek, maar veel mensen gaven aan geen geloof meer te hebben in dit soort gesprekken. De heer Hesp vertelt dat de gemeente Amstelveen aangeeft dat zij het probleem niet ziet, omdat aan de Kalfjeslaan nog steeds dure huizen staan waar mensen willen wonen. Waar ze zich niet van bewust zijn is dat mensen daar graag een huis kopen om het na drie maanden weer te verkopen, omdat ze van tevoren niet wisten welke overlast ze daar zouden hebben.

Mevrouw H geeft aan dat de hinder iets is van de laatste jaren. Toen zij in deze buurt kwam wonen was het niet zo erg als dat het nu is. Zij ervaart dat er steeds meer vliegtuigen vliegen.

De heer Weggeman vraagt of precies geduid kan worden waar die hinder in zit, want kijkend naar de statistieken is de trend van het aantal vliegtuigen op de Buitenveldertbaan de afgelopen 10 jaar stabiel gebleven. De vraag is wat er precies in de afgelopen jaren veranderd is, waardoor er nu meer hinder wordt ervaren.

Mevrouw H geeft aan dat het vooral om de frequentie en de langdurigheid van de hinder gaat. Er is geen pauze, het gaat maar door. Het is een soort oorlogsgeluid, terreur die de hele dag doorgaat.

De heer B geeft aan dat het minder voorspelbaar is geworden. Als je weet dat er tussen een bepaalde periode vliegtuigen overkomen, dan kan je daar rekening mee houden en dan is de acceptatie groter. Wat er nu gebeurt, het lijkt willekeurig en het is heel erg onvoorspelbaar. Het was vroeger meer gebundeld in bepaalde perioden.

De heer Hesp geeft aan dat de piek van het gebruik in de zomer valt en hij denkt dat het mogelijk is dat in de zomer het gebruik van de Buitenveldertbaan is toegenomen. Dat zou ook een verklaring kunnen zijn van de beleving van de mensen die hier wonen.

Mevrouw C heeft het gevoel dat het aantal nachtvluchten is toegenomen.

Mevrouw J beaamt dat en zegt dat nachtvluchten tot slaapverstoring leiden, hetgeen slecht voor de gezondheid is en daarmee de ernstigste vorm van geluidshinder. Zij vindt dat nachtvluchten moeten stoppen.

De heer F merkt dat er nu tussen 04:00 en 05:00 uur veel gevlogen wordt. Hij vindt dat raar want dat was voorheen nooit zo.

De heer B is verbaasd om te horen dat het aantal vliegtuigbewegingen niet is toegenomen, terwijl mensen toch zoveel meer overlast ervaren.

De heer Alders geeft aan dat er vanaf 2008 wel fluctuatie was, maar geen stijging in volume is te constateren in het gebruik van de Buitenveldertbaan. Het is daarom interessant om van de aanwezigen te weten te komen waar die hinder zit om dit zodoende mee te kunnen geven aan de partijen.

De heer K heeft het vermoeden dat er wel eens vliegtuigen die weldegelijk gebruikmaken van de Buitenveldertbaan niet worden geregistreerd.

Mevrouw D merkt op dat de insteek van het gesprek is dat de heer Alders komt luisteren naar wat er onder de bewoners leeft, maar hij beantwoordt de opmerkingen met cijfertjes en getallen. Mevrouw D vindt dat daarmee de hinder wordt ontkend.

De heer G geeft aan dat beleving ook niet minder is dan de cijfers.

De heer Alders legt uit dat het lastig is dat er voor de wet gerekend wordt met jaargemiddelde geluidwaarden, terwijl je hinder ervaart van piekwaarden. Hij geeft aan dat dat dit gesprek bedoeld is om te horen wat wordt ervaren. Vervolgens is het aan de partijen in de ORS om te kijken waar dat vandaan komt en of daar iets aan gedaan kan worden.

De heer B vraagt wat de wetgever vindt van de gemiddelde geluidbelasting. Dat is een maat die niet gelijk is aan wat er ervaren wordt. Wat doet de wetgever met piekbelasting?

De heer Alders geeft aan dat de wetgever, de wet, daar niets mee doet. Verder speelt bij berekende gemiddelde belasting en gemeten piekwaarden ook nog dat er een verschil is tussen berekenen en meten. Idealiter zou je overal met metingen willen werken, maar meten heeft ook beperkingen. Daarom is nu besloten door het ministerie om daar meer onderzoek naar te doen, om berekeningen en metingen op elkaar te laten aansluiten.

Mevrouw C las in de krant dat het geluid van de *joint strike fighter* gemeten wordt en vraagt zich af waarom hier dan niet gemeten wordt.

De heer Alders zegt dat er ook rond Schiphol gemeten wordt, en ook met verschillende systemen. De vraag is of er ook op de juiste plekken gemeten wordt. Daarover is onder initiatief van de ORS een project gestart om een nieuw en vooral effectiever meetstelsel in te richten zodat de posten op de juiste plekken komen te staan. Het KNMI zal dit project uitvoeren. KNMI heeft daarbij aangegeven dat het niet alleen om statische meetposten gaat, maar dat burger ook zelf bij kunnen dragen aan meten door bijvoorbeeld het gebruik van een app op de telefoon of hun eigen meetapparatuur op het dak te koppelen aan het systeem.

De heer G merkt op dat toen het Aldersrapport in 2008 gepubliceerd werd het aantal vliegtuigen op Schiphol aanzienlijk lager was. Toen is er afgesproken om een volume van 500.000 vliegtuigbewegingen vast te leggen met de voorwaarde dat daar kwaliteit aan ten grondslag zou moeten liggen. Het gaat in de discussie veel over die kwaliteit. In de afgelopen tijd is het bulkvervoer toegenomen en dat heeft de kwaliteit op Schiphol niet verbeterd. De impulsen die Schiphol voor de regio zou kunnen hebben zijn ondergraven door bulkvervoer dat naar binnen is getrokken. Waarom zijn die afspraken over selectieve groei niet nagekomen?

De heer Alders geeft aan dat het complex is om uit te voeren. De plannen om vluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen en de daardoor gecreëerde ruimte op Schiphol in te zetten voor

kwalitatieve groei stuit op bezwaren in Europa, omdat de Europese regelgeving het tot op heden niet toelaat. Voor een deel is selectieve groei uitgevoerd en die vluchten zijn naar Eindhoven gegaan. Voor het uitplaatsen naar Lelystad moet worden gewacht op Brusselse toestemming. Betreffende de m.e.r. merkt de heer Alders op dat de concept-m.e.r. die er nu ligt geen voorstel is. Dus die 540.000 is geen voorstel, maar het laat zien wat er gebeurt bij 540.000 vliegtuigbewegingen. De m.e.r. laat heel duidelijk zien dat bij het continueren van de regel voor de vierde baan in de huidige vorm groei naar 540.000 niet mogelijk is. Ook staat in deze m.e.r. dat bij een groei naar 540.000 je aanloopt tegen bepaalde aspecten van de gelijkwaardigheidscriteria. Dit kabinet heeft gezegd dat Schiphol in overeenstemming met zijn omgeving moet groeien. In de Omgevingsraad Schiphol zitten verschillende partijen aan tafel die met deze feiten van de m.e.r. in de hand een gesprek gaan voeren over de toekomst en pogen rond de kerst een advies aan het kabinet uit te brengen. En daar wordt besloten wat er verder gaat gebeuren.

De heer B concludeert dat het dus om groei gaat.

De heer Alders legt uit dat de bestuurlijke partijen bijvoorbeeld vinden dat 5.000 vakantievluchten naar Lelystad moeten. In de plaats van deze vluchten moeten er 5.000 intercontinentale vluchten op Schiphol komen. Dan blijft het volume op Schiphol gelijk. Dat is een standpunt dat op tafel ligt.

De heer B vraagt of in het advies Schiphol en Lelystad samen gezien moeten worden, want dan is het een ander verhaal.

Mevrouw H vraagt waarom het milieu niet wordt meegenomen in deze discussie.

De heer Alders geeft aan dat het milieu wel wordt meegenomen in het advies. Voor sommige elementen zoals ultrafijnstof is dat wel ingewikkeld, omdat daarvan nog weinig kennis is en er nog geen normen voor zijn.

Mevrouw D geeft aan dat dit de wereld op zijn kop is, omdat er nu opeens geen regeltje is om aan te toetsen.

De heer Alders geeft aan dat voor alle andere emissies wel regels zijn om aan te toetsen en dat wordt ook meegenomen in de discussie. Maar er dient ook verder gekeken te worden dan de bijdrage van Schiphol, want ook het autoverkeer rond Schiphol is verantwoordelijk voor veel uitstoot. Er is in dit deel van het land wat dat betreft een groot probleem.

Mevrouw H vindt dat Schiphol een probleem heeft en dat het nu het probleem van de bewoners wordt gemaakt.

Mevrouw C zegt dat de WHO ook regels heeft over geluidhinder en de hinder in Buitenveldert zit daar ver boven. Er zijn ook veel meer extra gehinderden en de contouren zijn heel smal en heel veel gehinderden worden niet meegeteld. Dat creëert veel boosheid bij mensen, omdat het je machteloos maakt. Die regels zijn heel raar. Mevrouw C voegt toe dat de heer Benschop alle cijfers moet geven als hij het over cijfers heeft en niet een flat als Uilenstede moet weglaten in de cijfers van het aantal gehinderden. Dat is echt schandalig.

Mevrouw D zegt dat kijkend vanuit een ander economisch perspectief de Zuidas floreert, Amsterdam verder ontwikkelt, daar wordt veel werkgelegenheid gecreëerd en is er dus ook meer woongelegenheden nodig. Je kan dan als Schiphol wel zeggen: creëer in de omgeving geen extra woongelegenheden, want dat zijn de nieuwe klagers. Maar moet het niet zijn: Schiphol maak een pas op de plaats en zorg dat je geen extra hinder veroorzaakt en klagers voorkomt? Het is onderdeel van een totale cirkel van vraag en aanbod, er mist samenhang. We meten met twee maten.

De heer Alders vraagt of er samenhang is tussen de Zuidas en Schiphol.

Mevrouw D geeft aan dat er vast en zeker samenhang is, maar de vraag is: wat is leidend? Uit Schiphol geredeneerd is het te begrijpen, maar niet als je vanuit de stad redeneert. Zij ziet de huidige zakelijke groei op de Zuidas zeker niet als een direct gevolg van een eventueel toekomstige groei van

Schiphol. Mevrouw D vraagt waar de balans tussen economie, mens en milieu is en waar de samenhang is. Er kan ook worden gekozen om juist niet te groeien qua vliegbewegingen op de plek waar je woningen hebt of wilt bouwen.

De heer Alders legt uit dat Amsterdam is gebouwd op basis van een lobbenstructuur; het Groene hart komt de stad in en de stad komt het Groene hart in. Voor de vijf banen van Schiphol zou je hetzelfde kunnen doen. Dus niet bouwen pal onder de vliegroutes, maar naast de vliegroutes bouwen. Op die manier kan balans worden gezocht tussen wonen en vliegen.

Mevrouw D geeft aan dat de hele regio hinder ervaart van Schiphol en het is niet alleen Schiphol maar ook de aan- en afvoer, bereikbaarheid, alles hangt daarmee samen.

Mevrouw C geeft aan dat er geen ruimte is voor groei.

Mevrouw A geeft aan dat het allemaal korte termijnbeleid is. Als die zo door gaat zitten we hier over 5 jaar weer.

De heer T. zou ook graag van de sector willen horen hoe die hier tegenaan kijkt en wat de lange termijnvisie is. Er zijn 20 jaar geleden al plannen gemaakt over landingsbanen in zee. Je houdt Schiphol hier, maar je verplaatst de landingsbanen, waarmee je een prachtig gebied creëert in de Haarlemmermeerpolder voor economische ontwikkeling. De overlast wordt verplaatst naar een gebied waar veel minder mensen er last van hebben. Dat is een groot infrastructureel project waarvoor de politiek en de sector de handen ineen moeten slaan en een visie moeten neerleggen die verder gaat dan vier jaar. Wat ik nu hoor is dat we gaan kijken of er nog corridors zijn om te bouwen rechts en links. De heer B vindt dat kortzichtig. We moeten als land onszelf op de kaart zetten en een lange termijnvisie neerleggen. En ik ben benieuwd of de sector en de politiek daarmee bezig zijn. Mevrouw D vindt dat dit 15 jaar geleden al had moeten gebeuren. Nu dit niet is gelukt wordt er begrip van de omgeving gevraagd. Het is op, het emmertje is vol. De vraag is niet groei, maar de vraag is krimp.

De heer Alders geeft aan dat het advies alles kan omvatten dus ook krimp. Dit is het vierde huiskamergesprek. Als deze lijn wordt gerapporteerd en iedereen zegt "die lijn houden we aan" dan zal er geen groei zijn. Daar staat tegenover dat er ook anderen zijn die andere opvattingen daarover hebben.

De heer De Groot merkt op dat de taken binnen de sector zijn verdeeld en dat dit zijn eerste huiskamergesprek is. De heer De Groot heeft zelf jaren in Badhoevedorp gewoond, wel net tussen twee banen in en dat is toch anders dan dat je bijvoorbeeld recht onder de route woont. De heer De Groot komt ook weleens met zijn kinderen in het Amsterdamse Bos, dus hij heeft enig idee wat hier aan overlast is. De heer De Groot geeft aan dat het voor de sector niet gaat om twee of drie jaar, maar dat er gepraat moet worden over de lange termijn. In dit advies gaat het over de komende 10 jaar. Voor een luchthaven in zee heb je de volle 10 jaar nodig om dat voor elkaar te krijgen. Die discussie loopt parallel. Een van de grote problemen in Nederland is dat grote infrastructurele projecten in het verleden heel complex zijn gebleken, met kabinetten die voortdurend wisselen. Om dan een stabiele lijn aan te houden is bijzonder ingewikkeld. Een luchthaven in zee is in de beleving van de heer De Groot twee keer onderzocht. Twee keer zat hij in een andere rol, maar vond hij het een slecht idee. Dat laat onverlet dat met de huidige technieken nu misschien wel dingen mogelijk zijn die eerder onmogelijk waren. Dat is ook de insteek van het ministerie die dit momenteel onderzoekt. Het is ongelofelijk complex. Vliegtuigen kunnen heel slecht tegen vogels en tegen zoute lucht en het klimaat op de Noordzee is enorm lastig om in te landen en starten. De heer De Groot is zelf jarenlang piloot geweest en put uit die ervaring. Een luchthaven in zee is enorm moeilijk, maar hij zegt niet dat het niet kan. Als je er nu naar kijkt is het misschien anders dan 10 jaar geleden. De heer De Groot zou zelf eerder naar het Markermeer kijken, iets verder de Noordzee af. De heer de Groot zegt dat KLM iets bijzonders doet en dat bijzondere kan je niet uit elkaar trekken.

Als Lelystad wordt ontwikkeld dan gaan daar de vakantievluchten naartoe. Transavia gaat dan naar Lelystad om ruimte te maken voor de netwerkfunctie op Schiphol. Als je die afstand te groot maakt dan kan je dat niet meer doen. 65 tot 70 procent van de KLM vluchten vervoeren mensen die niet in Nederland opstappen. Dat is een kwetsbaar model dat alleen kan werken als de overstaptijden niet te lang zijn. Als de overstaptijden langer worden kan KLM zijn werk niet meer uitvoeren, met als resultaat de marginalisatie van KLM op Schiphol en dan is Schiphol ook niet meer wat het nu is. Dat lost het probleem van de overlast misschien op, maar dat creëert ook weer nieuwe problemen. De heer De Groot heeft heel veel respect voor alles wat hij hoort in de gesprek. De sector wil niet ongebreidelde groei of zomaar de regel voor de vierde baan aan de kant schuiven. De sector zoekt naar mogelijkheden om beperkte groei te realiseren, zodat het bedrijf de toekomst in kan, maar wil ook tegemoetkomen aan de klachten die er zijn. Er is een verschil tussen een Dreamliner en een vrachtlucht met een oude Boeing 747. Daar zit gewoon verschil tussen. Hoe kunnen we zorgen dat we van dit feit gebruikmaken. En hoe kunnen we meer voorspelbaarheid in de operatie brengen. De heer B geeft aan dat hij het verschil tussen die vliegtuigen niet echt ervaart. Mevrouw Carel merkt op dat de vliegtuigen van Easyjet fluiten bij tegenwind. Opgemerkt wordt dat die nu net een vrij nieuwe vloot heeft.

De heer De Groot legt uit dat de Buitenveldertbaan geen preferente baan is en ook liever niet wordt gebruikt. Bij 2+2 baangebruik wordt de Buitenveldertbaan ingezet en dat veroorzaakt hier hinder. Als het harder waait heeft een piloot boven het Amsterdamse bos te maken met wervelingen en heeft dan de uitdaging te corrigeren voor de snelheid middels de gashendel. Dat is wat men op de grond kan horen.

Mevrouw H heeft soms een gevoel van onveiligheid en ze noemt een voorbeeld van een doorstart van een Transavia-toestel deze zomer.

De heer K zou graag willen horen dat er gezocht wordt naar andere oplossingen, maar die oplossingen ziet hij niet in de m.e.r., daar staat alleen maar groei.

De heer De Groot licht toe dat Schiphol de opdracht heeft om een m.e.r. op te stellen. Er is nu heel veel onduidelijkheid doordat er 540.000 in staat, maar dit is geen voorstel. Er staan ook heel veel andere dingen in, maar wat bij iedereen blijft hangen is die 540.000. De opdracht ligt op tafel om tot een advies te komen voor de komende 10 jaar. Dat zou 540.000 kunnen zijn, maar het kan ook minder zijn. Wat de sector graag zou willen is dat er beperkte groei mogelijk wordt. Er is meer dan ooit het besef bij de sector dat het draagvlak voor luchtvaart kwetsbaar is. De omgeving wordt zwaar belast. Daar tegenover staat dat geen groei in de huidige markt voor KLM ook heel complex is. De heer De Groot begrijpt dat als je veel overlast ervaart dat je dan zegt dat het wel wat minder mag.

Mevrouw C gelooft niet wat de sector zegt, omdat in het verleden ook afspraken zijn gemaakt en die zijn niet nagekomen. Het vertrouwen is weg.

De heer De Groot begrijpt dat als afspraken niet worden nagekomen dit dan leidt tot wantrouwen. Hij vindt het soms ook complex, want als het om CO2 uitstoot gaat was er een halfjaar geleden een besluit mogelijk dat de CO2 uitstoot zou terugdringen. Er is besloten dat niet te doen omdat gemeenten er onderling niet uit konden komen. Iedereen vindt het heel complex om keuzes te maken. Ik snap ook dat gemeenten onder druk staan als het gaat om de ontwikkeling van de leefomgeving en de woonbehoefte die er is.

Mevrouw H geeft aan dat KLM anders is dan andere maatschappijen. Haar collega's gaan vijf keer per jaar met die andere maatschappijen naar Zuid-Europa. Mevrouw H vindt dat we daar mee op moeten houden. Er moet een ander mentaliteit komen en mensen zouden maar één keer op vakantie kunnen gaan. De heer Alders vraagt wie dit zou moeten bewerkstelligen.

De heer F vindt dat de prijzen voor vluchten te laag zijn.



De heer Alders geeft aan dat luchtvaartmaatschappijen niet uit zichzelf die prijzen gaan verhogen met als doel vliegen te ontmoedigen. Vraag blijft dus wie dit zou moeten bewerkstelligen.

De heer G geeft aan dat Schiphol werk had moeten maken van selectieve groei.

De heer Alders is het eens met de heer G, maar geeft aan wat de beperkingen zijn van de Europese regelgeving.

De heer Alders vraagt wie hij moet adresseren als het gaat om het punt van de lage prijs van vliegtickets; de politiek in Den Haag, de luchtvaartmaatschappijen? Als KLM dit zou doen, dan zegt men: waar bemoeit KLM zich mee? Als de politiek in Den Haag goedkope vluchten verbiedt dan zegt men: waar bemoeit de overheid zich mee?

De heer Hesp vraagt wat een groei van 5.000 vluchten betekent voor de groei van KLM.

De heer De Groot geeft aan dat KLM het komende jaar stilstaat. Dat is ingewikkeld voor een groot bedrijf. KLM levert op dit moment Europese vluchten in om toch nog wat te groeien met lange afstandsvluchten. KLM is een groot voorstander van het inzetten van de trein. Maar verder houdt het op. De frustratie over waar de slots afgelopen jaren heen zijn gegaan liggen er. Die slots zijn volstrekt naar de verkeerde partijen gegaan.

De heer Hesp licht toe dat op Heathrow de grote carriers de vakantievluchten hebben weggeduwd door die vakantieslots over te nemen.

De heer De Groot benadrukt dat Heathrow kan leven van zijn thuismarkt, daar zit bijna geen transferverkeer. Als KLM te veel Europese vluchten inlevert dan is er geen aanvoer meer voor het intercontinentale verkeer. Dan houden we alleen nog Paramaribo en New York over.

De heer Alders geeft aan dat in het recente verleden veel nadruk is gelegd op het binnenhalen van carriers op Schiphol die weinig bijdragen aan het hubsysteem van Schiphol. Het besef op Schiphol dat dit beleid niet bijdraagt aan de kwaliteit van het systeem is er nu ook. Helaas krijg je vergeven slots niet makkelijk terug. De heer Alders heeft geconstateerd in dit gesprek, maar ook in eerdere gesprekken, dat er een wens is om het blokkensysteem waarbij er op de dag rustpauzes ontstaan weer terug te brengen in de operatie..

De heer K begrijpt dat Schiphol zich wil ontwikkelen, maar snapt niet dat dit alleen in volume moet.

De heer Boomgaars heeft begrip voor het wantrouwen. Hij ziet dat er een complexe discussie wordt gevoerd. Als de m.e.r. op tafel ligt bekruipt snel het gevoel dat er alles aan gedaan wordt om te groeien. Als je dan zoekt naar een mogelijkheid om iets aan de hinder te doen stuit je op Europese regelgeving. Op dit alles lijken we weinig invloed te hebben. De heer Boomgaars heeft ook in de gemeenteraad van Amstelveen gezeten. Hij was toen voor Uilenstede om het feit dat je dan iets kan doen aan de woningbehoefte, maar dat mag dan ook blijkbaar niet. Ondanks alle beste intenties komt het tot een dramatisch einde waarbij niemand het gevoel heeft nog invloed te hebben. Invloed heeft de heer Boomgaars als wethouder van een kleine gemeente in de BRS natuurlijk ook niet echt. Daarom begrijpt hij dat mensen de hoop en het vertrouwen verliezen.

De heer K zou er begrip voor hebben als het uit te leggen was, maar bij 2 knopen landen op de Buitenveldertbaan, dat is niet uit te leggen. De kern is dat er steeds wordt afgeweken van afspraken die zijn gemaakt.

De heer Boomgaars meent dat het nodig is dat in het advies dat gevoel geëchood wordt. En dat je de eventuele beperking van de afspraak ook duidelijk weergeeft.

Mevrouw D vindt het onzin en te eenvoudig geredeneerd dat er iets niet zou kunnen, omdat er wetten of regels zijn: die kunnen toch worden aangepast en naar de tand des tijds worden herijkt?

De heer Alders is het eens met de opmerking dat het ook helder en transparant moet worden gemeld als iets niet lukt wat is afgesproken en dat daarvan ook bij nieuwe afspraken rekenschap moet worden gegeven. De heer Alders geeft aan dat straks in de discussie verschillende standpunten

op tafel liggen van groei tot krimp. Hij benadrukt ook dat het niet alleen gaat om volume, maar ook om de randvoorwaarden die worden meegegeven. De heer Alders geeft aan dat bijvoorbeeld de ontwikkeling van het internationale treinverkeer kan worden meegenomen in het advies. Er zullen dan aanbevelingen in het advies moeten staan aan het kabinet over de ontwikkeling van het spoor. De heer De Groot geeft het voorbeeld dat de tunnel bij Schiphol over twee jaar vol is, dus er moeten snel stappen worden gemaakt om de luchthaven te helpen.

Mevrouw D vindt dat er geen totaalplaatje is en vindt e.e.a. rondom de groei van Schiphol visieloos. De heer B vult aan dat het zich allemaal beperkt tot de waan van de dag. Mevrouw D vindt dat als de zaken nu niet op orde zijn, groei niet van toepassing kan zijn.

De heer De Groot wil opmerken dat als er een akkoord wordt gemaakt de wereld daarna niet 10 jaar stilstaat. De heer De Groot vindt dat de Buitenveldertbaan ten onrechte meer gebruikt wordt door de uitkomsten van het OVV-rapport. In Nederland hebben we besloten dat 15 knopen cross-wind de max is als één van de weinigen in Europa. Een piloot is opgeleid tot ongeveer 40 knopen cross-wind. In de hele wereld landen ze makkelijk met tot 30 knopen cross-wind. Dit onderwerp is de afgelopen jaren langsgesproken en dat heeft effect op de andere afspraken die we hebben gemaakt. Opgemerkt wordt dat dat mogelijk positief is voor de mensen onder de Buitenveldertbaan, maar het is wel het verplaatsen van het probleem. Maar de Buitenveldertbaan levert in aantal wel de meeste gehinderden op.

Mevrouw C voelt zich ontzettend gepiepeld door het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Zij wil dat ze komen met een goed antwoord, in de trant van dat ze het begrijpen en dat ze er iets aan gaan doen.

Mevrouw C merkt op dat BAS niet onafhankelijk is. Daar zou iets aan gedaan moeten worden.

Mevrouw A vult aan dat je beter niets kan lezen dan dat je leest dat de Buitenveldertbaan wordt gebruikt omdat het oostenwind is en windkracht twee.

De heer Alders geeft aan dat de afgelopen jaren hard gewerkt is aan het verbeteren aan de informatievoorziening. De LVNL moet zich over elke minuut verantwoorden aan de ORS en dat is op indringend verzoek van de ORS. Daar wordt hard aan gewerkt, mogelijk is deze informatie nog niet altijd behulpzaam, maar het is wel de inzet van de partijen om dit continu te verbeteren.

De heer B geeft aan dat door een onvolledig antwoord het wantrouwen juist toeneemt.

De heer K kijkt altijd naar de METAR en ziet dan dat de informatie die wordt gegeven niet overeenkomt en dan voelt de heer K zich belazerd.

De heer Hesp geeft een voorbeeld van zuidwestenwind en zou graag dan volledige verklaring zien.

De heer K heeft het gevoel dat de verkeersleiding de geluidsdruk uitsmeert.

Mevrouw D zou graag gedefinieerd horen wat precies 'beperkte groei' is, wat het (economisch) oplevert. What's in it for 'me', de burger en omwonenden.

De heer De Groot geeft aan dat een commerciële partij helemaal niet gelimiteerd wil worden. De heer De Groot vertelt om het in perspectief te zetten hoeveel vliegtuigen er bij de vliegtuigmaatschappijen in China jaarlijks bijkomen in vergelijking met dat ene nieuwe toestel van KLM. De KLM opereert in een wereld van giganten waarin de KLM een heel kleine speler is. Wil je in die wereld een robuuste partij blijven dan zou je de markt willen pakken die er is. De economie draait goed dus er is markt. KLM zou heel gemakkelijk nu productie bij kunnen zetten, maar dat doet KLM niet want er zijn afspraken met elkaar gemaakt. We willen graag ongelimiteerd groeien, maar dat is niet de realiteit. Daar willen we ook niet naartoe, want dat past niet. We hebben in Nederland luchtvaart met z'n allen groot gemaakt, niet alleen KLM en Schiphol, maar zeker ook de omwonenden. Ook in het kader van CO2-uitstoot heeft KLM een maatschappelijke functie. Daar komt ook het beleid van gematigde groei vandaan. We zoeken naar een groeipercentage waarmee

we kunnen overleven, dat het voortbestaan van KLM niet in geding komt, maar een groeipercentage waarbij we kunnen aantonen dat de mate van uitstoot en de mate van geluidsoverlast niet harder groeit dan dat en dat er minder uitstoot is in absolute getallen. Ook zullen er andere dingen moeten gebeuren. De heer De Groot is groot voorstander van een biokerosinefabriek in Nederland. Daar moeten we ook het voortouw in nemen samen met de overheid.

De groeigetallen komen uit onder de berekende getallen van geluidsuitstoot, dat noemen we gematigde groei. Daar doen we als sector onszelf pijn mee, maar het past wel bij onze maatschappelijke verantwoordelijkheid. Vervolgens moeten we in de systematiek ook nog kijken of de geluidservaring verandert. Niet alles kan worden aangepast, maar het signaal is duidelijk dat we ook moeten kijken naar de pauzetijden op een dag.

Mevrouw D meent dat over 10 jaar dezelfde vragen moeten worden beantwoord. Ze herhaalt haar vraag over wat de groei voor de omgeving oplevert.

De heer De Groot geeft aan dat groei allerm minst zeker is. Er zijn ook mensen die geen groei of zelfs krimp willen.

De heer B snapt dat commerciële partijen willen groeien. Het is aan de politiek om daar een rem op te zetten en dan gaan die commerciële partijen ook hun weg zoeken. Het is aan de politiek om daar een cap op te zetten, dat is de enige houvast die wij als bewoners hebben.

Mevrouw D vindt het besluit om te groeien uitstel van het probleem. Over 10 jaar wordt dit gesprek weer gevoerd.

De heer De Groot vindt dat dit toch echt anders ligt. De commerciële partijen zeggen nu niet we willen onbeperkt groeien, maar wij nemen onze verantwoordelijkheid. Een ander aspect is dat we in de komende jaren vooruitgang kunnen boeken om de hinder minder of anders te maken waardoor het gesprek over 10 jaar heel anders zal zijn. Bijvoorbeeld door voorspelbaarder te zijn en pauzetijden te introduceren en dit aan het systeem toe te voegen. Ook kijkt de heer De Groot door naar 15 tot 20 jaar waar hij veel verwacht van elektrisch vliegen.

Gevraagd wordt of er ook nog wordt gedacht aan een nachtsluiting op Schiphol.

De heer Alders geeft aan dat de bestuurlijke partijen hebben voorgesteld om tot een nachtsluiting te komen. Alleen de voorwaarden van dit voorstel zijn nog onbekend, maar die zullen in de discussie helder worden. In ieder geval gaat de discussie over minder vliegen in de nacht. De vraag is wat minder nachtvluchten precies betekent; Een nachtvlucht telt in de geluidbelasting voor 10 en als al die nachtvluchten naar de dag worden gehaald dan levert dat opeens ruimte op voor veel meer vluchten overdag. Daar zit de omgeving niet op te wachten. Als je een nachtsluiting overweegt, hoe spreek je dat dan af.

Gezegd wordt dat er ook kan worden gedacht aan een restrictie op de lawaaiige oude vrachtvliegtuigen in de nacht.

De heer Alders geeft aan dat dit een veel gehoorde klacht is, net als de hoogte waarop vliegtuigen aanvliegen. Al de punten die de afgelopen weken zijn opgehaald worden meegenomen in de discussie over een nieuw advies. De heer Alders dankt voor de levendigheid van het gesprek en dankt alle aanwezigen en in het speciaal de gastvrouw en de gastheer voor hun gastvrijheid.

# BIJLAGE A

---

OPEN BRIEF AAN DE MINSITER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT  
MW. C VAN NIEUWENHUYZEN

## DROMEN VALLEN IN DUIGEN.

Op 3 december hadden wij, bewoners die onder de vliegpaden van de Bulderbaan wonen, een gesprek met de voorzitter van de ORS, een vertegenwoordiger van de KLM, de wethouder van Ouder Amstel en een lid van de bewonersdelegatie in de ORS.

Dit gesprek past in de consultatieronde, die de ORS uitvoert in het kader van de advisering aan u over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Ons gesprek was één in de reeks van de zgn. 'huiskamer bijeenkomsten'.

Het gesprek begon met het voorlezen van een brief die de gastvrouw aan u heeft gestuurd. Een paar jaar geleden heeft zij een prachtig huis laten bouwen langs de Amstel. Een droom leek in vervulling te gaan. Zij realiseerde zich toen dat er ook vliegtuigen overheen konden vliegen. Maar zij wist ook dat er afspraken gemaakt waren waarbij het gebruik van de Bulderbaan niet tot de prioriteiten gerekend werd.

Een baan, die alleen gebruikt zou worden als volgens afspraken de weersomstandigheden daar redenen voor zouden geven, de Rinnooy Kan norm. De praktijk bleek anders. Te pas en te onpas wordt de Bulderbaan ingezet. Veel wind, weinig wind, goed zicht, slecht zicht, dag of nacht, het maakt niet uit. Slechte ervaringen stapelden zich op. Haar droom viel in duigen.

De brief die zij aan u schreef over haar verdriet werd uiteindelijk na maanden van wachten op een wel heel ambtelijke toon beantwoord. De ambtelijke brief was zeker niet geruststellend en al helemaal niet troostend, maar wel erg technocratisch. De klacht werd niet door u opgepakt als een kans om met haar in gesprek te gaan. Een gesprek waarin haar gevoelens serieus konden worden genomen. Een gemiste kans.

De ervaringen van de gastvrouw werden ruim gedeeld door de andere aanwezige bewoners, die toevallig bij elkaar waren gezocht om breed de gevoelens te kunnen vernemen.

De hinder is niet te harden. Het gevaar van het vliegverkeer wordt met een factor 10 onderschat. De gezondheid van ons als onderwonenden wordt gebagatelliseerd. Het klimaat staat op springen. De luchtvaart gooit er nog een schepje bovenop.

Schiphol heeft zich over haar kop ontwikkeld. De balans tussen de betekenis van Schiphol voor de samenleving en de prijs, die diezelfde samenleving daarvoor moet betalen in termen van gezondheid en welzijn, is weg. Het optimalisatiepunt is allang overschreden. Dat Schiphol steeds verder moet groeien om te overleven is een mythe en als wij ongelijk hebben en het de waarheid is, dan moet die waarheid worden gestopt. De publieke belangen van de bewoners gaat boven de belangen van de luchtvaartsector. Dan maar een minder populaire luchthaven.

Wij snappen ook de waarde die Schiphol heeft voor Nederland. Schiphol hoeft ook niet van ons zijn poorten te sluiten. Wij snappen alleen niet waarom zo een belangrijk deel van de capaciteit van Schiphol is weggegeven aan het bulkvervoer van toeristenvluchten. Volgens de afspraken uit 2008 zou Schiphol selectief groeien. Onder die selectiviteit werd verstaan prioriteit te geven aan zakenreizen en bereikbaarheid. De Luilekkerland bestemmingen vallen daar naar ons idee niet onder. Voor de kwaliteit van de luchthaven was het toch niet nodig om de luchthaventarieven steeds verder

naar beneden bij te stellen, waardoor Schiphol tot de goedkoopste luchthavens behoort. Maar die lage tarieven hebben Schiphol wel vol laten lopen. Het huiswerk uit 2008 moet over.

Nadat toegestane capaciteit tot 500.000 vliegbewegingen geheel benut is met vliegverkeer waarvoor die niet bedoeld is, zal reparatie hiervan in gang gezet moeten worden. Niet opnieuw inzetten op selectieve groei, maar juist terug naar selectieve krimp. Dat is de boodschap die wij u in deze brief mee willen geven.

Onze dromen vallen alleen al door de herrie van de overvliegende vliegtuigen in duigen. Ons vertrouwen verdween al lang geleden te paard. Toekomstige besluiten van u kunnen dat vertrouwen te voet terug doen komen. Een kans.

Ons belang is uw belang, is het publieke belang en is niet het belang van de luchtvaartmaatschappijen.

De deelnemers aan de huiskamerbijeenkomst op 3 december 2018 in Amstelveen:

Marcel Beekman  
Nicole van Buuren  
Lourens Burgers  
Marijke Brouwer  
Madelon Carels  
Peter Hesp  
Andre Huiberse  
Alexandra Stodel  
Ineke Verbeek

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Lourens Burgers en Madelon Carels.

lourens.burgers@tip.nl  
tel. 0206964260  
mob. 0625007902

madelon@carels.net  
tel. 020-6797924  
mob. 0626302219