



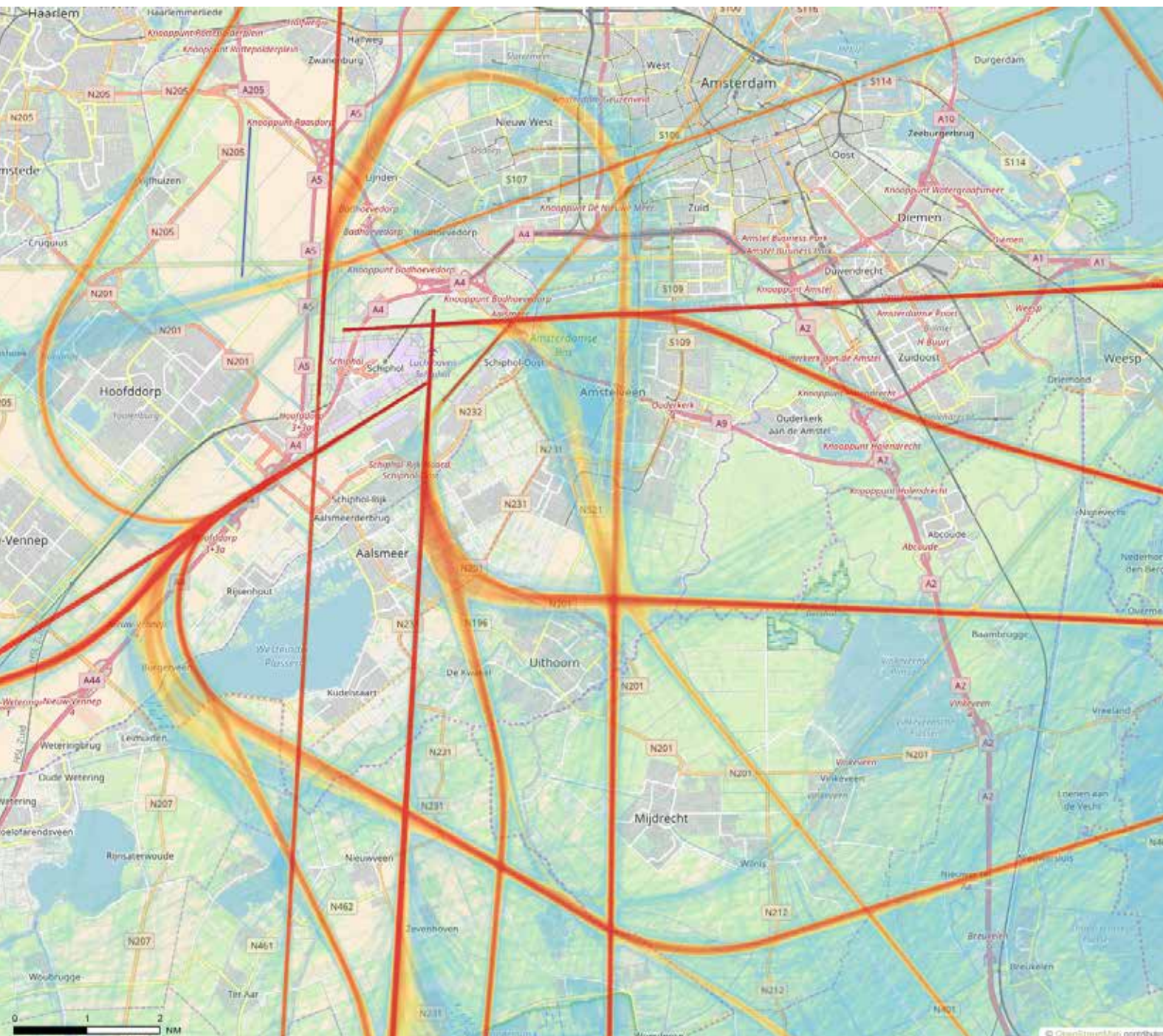
Gemeente Aalsmeer



DE MENSEN

ACHTER DE CIJFERS





In 2020 loopt het huidige Aldersakkoord af. In de aanloop naar een nieuw akkoord buitelen de cijfers over aantallen vluchten, decibellen en contouren over elkaar heen. Het is niet meer te volgen. Hierdoor groeit het wantrouwen van de omgeving in de luchthaven. Dit leidt tot een negatieve spiraal waarin het draagvlak voor verdere groei van Schiphol snel afbrokkelt. Vele omwonenden voelen zich niet (meer) serieus genomen in hun toenemende gevoel van overlast. Cijfers en berekeningen sluiten niet aan bij de dagelijkse praktijk en de beleving van omwonenden.



Aalsmeer vindt dan ook dat het tijd is voor een andere aanpak. Een aanpak waarbij de verhalen en ervaringen van de mensen die dagelijks met de gevolgen van het Aldersakkoord te maken hebben centraal staan. De discussie over Schiphol is nu heel abstract en gaat nooit over de mensen die dag en nacht vliegtuigen over hun dak krijgen. Wij willen erkenning voor de problematiek van die mensen en gezamenlijk naar mogelijke oplossingen zoeken.

In dit position paper laten wij zien wat overlast van het vliegverkeer doet met mensen en dat van 'groei in balans

met de omgeving' in grote delen van Aalsmeer geen sprake is. Want hoewel de hinder per saldo in de wijde omgeving rond Schiphol gelijk blijft of mogelijk zelfs afneemt, staat de leefbaarheid in de gebieden in de directe omgeving van de luchthaven zwaar onder druk. Verdere groei van Schiphol is voor de leefbaarheid in Aalsmeer niet verantwoord en dus voor ons onacceptabel.

Dit position paper is tot stand gekomen in nauw overleg met de gemeenteraad. Ook wil ik inwoners graag bedanken voor hun waardevolle inbreng.

Graag vragen wij uw aandacht voor de mensen achter de cijfers.

Robbert-Jan van Duijn,
Wethouder Schipholzaken gemeente Aalsmeer

STEEDS MEER Vliegtuigen over Aalsmeer

Aalsmeer ligt vlakbij Schiphol, aan de zuidoostkant van de luchthaven. De geschiedenis van de gemeente en Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De sierteeltsector heeft geprofiteerd van Schiphol en vice versa. Het draagvlak voor de luchthaven in Aalsmeer is dan ook van oudsher groot, maar door de forse groei van het luchtverkeer de afgelopen jaren brokkelt dit snel af. Schiphol staat bovenaan het lijstje onderwerpen waarover inwoners zich zorgen maken volgens een recente gemeentepeiling. En die zorgen worden steeds groter.

Aalsmeer heeft te maken met het luchtverkeer van meerdere banen. Het oostelijke deel van Aalsmeer ligt direct onder de Aalsmeerbaan. Het gebruik van deze baan is sterk gestegen; qua intensiteit is de baan inmiddels vergelijkbaar met de 'preferente' Polderbaan en Kaagbaan. Zo overtreft het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan ruimschoots die vanaf de Polderbaan en was in 2017 het totaal aantal vluchten op de Aalsmeerbaan 101.028. Op 1 november 2017 vonden op één dag maar liefst 500

starts plaats vanaf deze baan. Door het vele vliegverkeer en het gebrek aan rust staat de leefbaarheid in de omliggende woonwijken zwaar onder druk. Daar komt bij dat veel inwoners zich onveilig voelen. Wervelwinden die ontstaan door laag overkomende vliegtuigen zorgen regelmatig voor schade aan daken en kassen. De situatie hier is nijpend. Nog meer vliegtuigen over Aalsmeer is niet verantwoord.

“

Ik laat mijn kinderen niet meer in de tuin spelen uit angst voor vallende dakpannen

”

“

Vluchten komen steeds korter op elkaar. Vroeger zat er drie minuten tussen twee vluchten, nu maar anderhalve minuut. Het is nooit meer rustig.

”

OVERLAST NEEMT OVERAL TOE

De overlast neemt in alle delen van Aalsmeer toe. Dat komt omdat de dorpskernen van Aalsmeer en Kudelstaart precies tussen de landingsroutes van de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan in liggen. Kudelstaart heeft bovendien te maken met overlast van startend

verkeer vanaf de Kaagbaan. Dat verkeer vliegt nu zelfs dichterbij en lager langs, als gevolg van het experiment met de vaste bochtstraal ter ontlasting van Leimuideren. En hoewel voor de Aalsmeerbaan een nachtregime geldt, wordt bijna overal in Aalsmeer geklaagd over nachtelijk vliegverkeer.

“ AL VIJF KEER IS HET GLAS UIT DE KAS GEVLOGEN. DAT IS NIET LEUK MEER

In deze buurt hebben bijna alle huizen regelmatig last van vortex-schade. Bij sommige mensen vliegen de dakpannen twee keer per jaar van het dak, bij ons is al vijf keer het glas uit de kas gevlogen. De laatste keer lag het hele pad bezaaid met glas en was de trampoline van de kinderen gescheurd. Twee mannen zijn een halve dag bezig geweest om het op te ruimen. Ik pas iedere woensdag op een kleinzoon van 2,5 jaar. Je houdt je hart vast dat zoiets gebeurt als hij daar rondloopt.

De overlast is de afgelopen vijf jaar erger geworden. De geluidsoverlast, de schade, het stapelt zich op. Het is gewoon niet leuk meer. In Den Haag zeggen ze: dan ga je toch ergens anders wonen? Maar ik ben 67 jaar, ik woon hier al mijn hele leven. We hebben een gezellige buurt met fijne burens, dat raken we dan ook kwijt. In 1994 is Schiphol begonnen met isoleren. Dat heeft handenvol geld gekost, maar het geluid is niet echt minder geworden. Er werd toen gezegd: de overlast wordt niet erger, Schiphol moet zich ook aan de wet houden. Maar het is wel erger geworden. Afspraken worden steeds verder opgerekt.

Den Haag heeft geen flauw idee hoe het is om onder de Aalsmeerbaan te wonen. Ik zou zeggen: kom eens langs. Dan zie je dat we de ondertiteling van de televisie tegenwoordig aan moeten zetten. En dat het geluid ondanks de isolatie regelmatig boven de 80 decibel komt. Er is hier nog nooit iemand langs geweest om te bekijken hoe de situatie nu werkelijk is. Alleen wethouder Van Duijn is op bezoek geweest, dat waardeer ik heel erg.

Er is wel eens gesproken over het vergoeden van ons huis en de grond voor 95% van de WOZ-waarde. Wat kan ik daarvoor terug kopen? Van Schiphol hebben we nog nooit een aanbod gehad.

De luchthaven verdient zoveel geld. Koop ons uit! Ik heb tijdens een vergadering met vertegenwoordigers van Schiphol wel eens voorgesteld: laat elke passagier vijf euro extra betalen en koop van dat geld de huizen op. Maar als je dat zegt, word je uitgelachen.

Na mijn pensionering zou ik graag lekker rustig in de natuur willen wonen. Dan hoef ik ook geen angstige momenten meer te hebben



HENK DE VRIES
Aalsmeerderweg

71% VAN HET GRONDGEBIED KENT RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

Aalsmeer heeft ook te maken met ruimtelijke beperkingen die het Rijk de gemeente heeft opgelegd vanwege geluid en veiligheid. Maar liefst 71% van het grondgebied van de gemeente ligt in het zogenaamde beperkingengebied vanwege het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Daarnaast zijn er beperkingen vanwege de geluidszones van Schiphol-Oost. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkeling niet of nauwelijks mogelijk is. De gevolgen zijn groot. Het staat bijvoorbeeld de transformatie van verouderde glastuinbouwgebieden en bedrijventerreinen en nieuwe woningbouwprojecten in de weg. Ook bedrijven hebben

er last van. Nu al worden Greenpark Aalsmeer en Royal FloraHolland belemmerd door de veiligheidscontouren. Dit gaat ten koste van de economische en sociale vitaliteit. Wij maken ons ernstige zorgen over de verpaupering en verloedering van onze gemeente.

Daarnaast zorgt het groeiende luchtverkeer voor druk op de infrastructuur en de parkeervoorzieningen. Illegaal Schipholparkeren is al jarenlang een hardnekkig probleem en leidt tot verrommeling van de ruimte. Toch kiezen sommige ondernemers voor Schipholparkeren; dit is een van de weinige manieren om in het beperkingengebied iets te verdienen.

“ ER MAG NIETS OP MIJN GROND EN DAAR- DOOR KAN IK DEZE OOK NIET VERKOPEN

We zijn hier in 1972 komen wonen. We hebben toen een enorme lap grond gekocht. Schiphol was er natuurlijk al, maar de overlast van het vliegverkeer was zeer beperkt. In de jaren tachtig is het aantal vluchten enorm gegroeid. In 2003 kregen we te horen dat onze woning en grond binnen de ‘sloopzone’ liggen. Er is uitgerekend dat er binnen deze – smalle – zone een vliegtuig kan vallen en daarnaast niet. Ik heb aan de linkerkant van mijn huis nu vrij uitzicht, want mijn buren zijn al verhuisd en hun huizen gesloopt. Rijkswaterstaat is hier gekomen voor een taxatie, we kregen een aanbod voor de verkoop van de woning maar niet voor de grond. Ik had hier 4000m kassen. Ik mocht er blijven werken, omdat je er volgens Rijkswaterstaat maar 8 uur verblijft. Een woonhuis levert meer risico op, omdat je daar 24 uur per dag kunt verblijven. Ik was het niet eens met de redenering en vond het een waardeloos aanbod. Ik ben er dus niet op ingegaan. Wel ben ik begonnen met het afbouwen van mijn rozenkwekerij.

Wij willen hier niet weg, want we wonen hier met plezier. Ik heb geen last van het vliegverkeer, daar ben ik aan gewend. Angst dat een vliegtuig naar beneden komt, heb ik ook niet. Maar dat ik de grond niet tegen een redelijke prijs kwijt kan, dat zit me wel dwars. Voor mensen die een bedrijf hebben in de sloopzone zijn de Rijksoverheid en Schiphol nooit met een goede oplossing gekomen. De sloopzone loopt dwars over mijn grond. Dat betekent dat slechts 3000 m2 van de 10000 m2 kan worden bebouwd.

Mijn buurman heeft aangegeven interesse in mijn grond te hebben. Dat zou mij voor de oplossing zijn. Helaas zegt de gemeente dat de plannen niet kunnen vanwege regelgeving. Dat frustrleert me, ik voel me toch wel slachtoffer van de overheid. Ik hoop dat de verkoop van mijn grond alsnog gaat lukken.

“

Als Schiphol verder groeit, wordt het nog drukker op de Aalsmeerbaan. De preferente banen zitten namelijk al vol.

”



RUTTE III: 'SCHIPHOL MOET VERDER GROEIEN'

De ernstige overlast van het vliegverkeer en het strikte ruimtelijke regime zetten de ruimtelijke, economische en sociale kracht van Aalsmeer onder druk. Het toekomstperspectief van de gemeente Aalsmeer als aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied is sterk afhankelijk van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Rutte III zet echter in op verdere groei van de luchthaven. Het kabinet zal een nieuwe Luchtvaartnota maken waarin 'slim' en 'duurzaam' de kernbegrippen zijn. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen kan volgens het kabinet worden gewerkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. De milieuwinst mag conform de afspraken aan de Alderstafel voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.

GRENS IS AL BEREIKT ROND DE AALSMEERBAAN

Verdere groei van het luchtverkeer zal - ook als vliegtuigen stiller en schoner zijn - tot meer overlast leiden in de hele gemeente en leidt rond de Aalsmeerbaan tot een onverantwoorde situatie. De werkgroep Zuidoosthoek heeft in haar rapport (maart 2015) al geconcludeerd dat in dit gebied maar zeer beperkt hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Voor de inwoners in deze gebieden moet zo snel mogelijk een oplossing komen. Het programma voor individueel gedupeerden en de gebiedsgerichte projecten van de Stichting Leefomgeving Schiphol schieten hiervoor te kort. Voor ondernemers in dit gebied ontbreken toekomstbestendige ontwikkelperspectieven als gevolg van de milieubelasting en de strenge ruimtelijke beperkingen. Er zijn drastische maatregelen nodig.

“

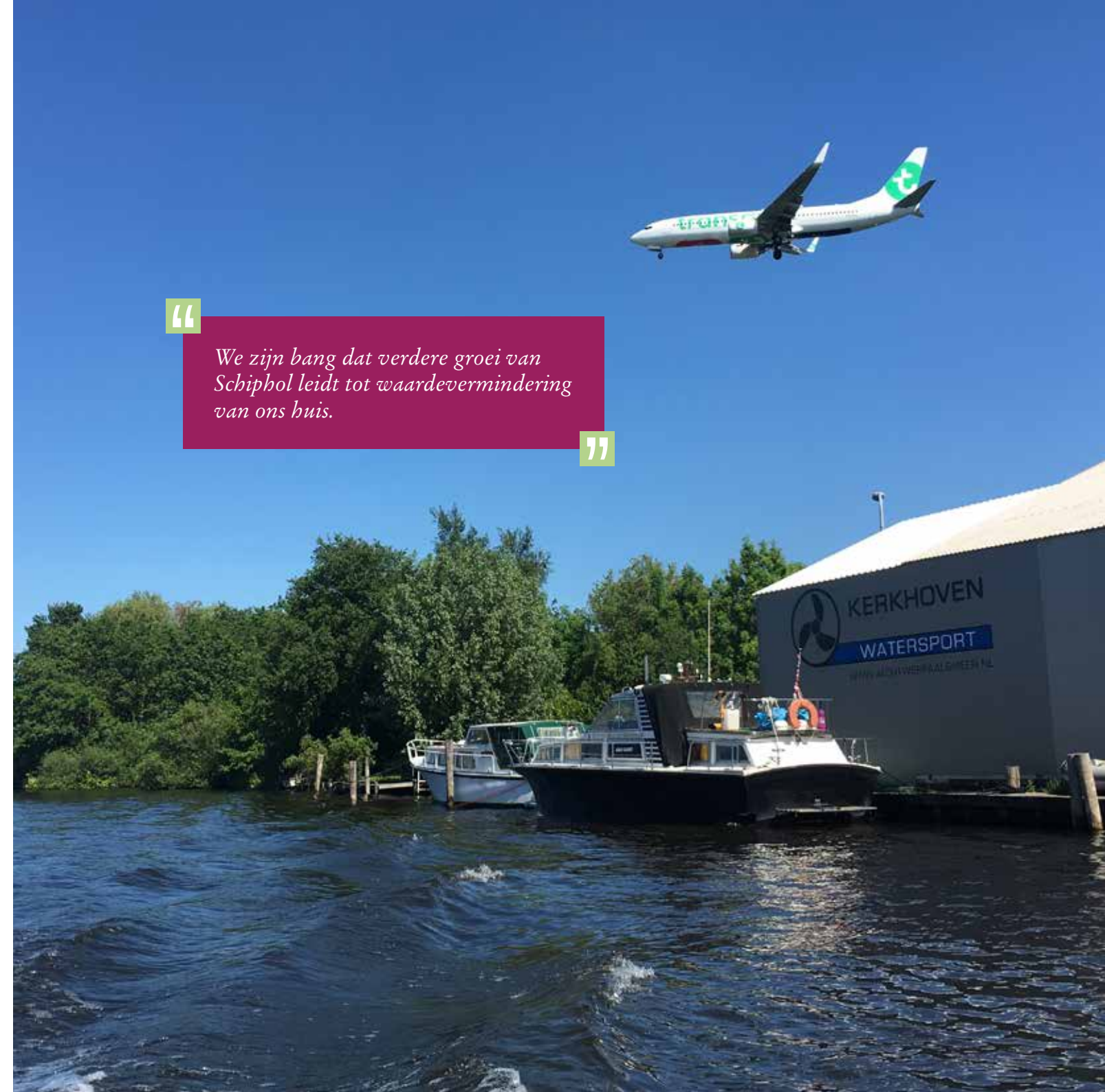
Voor mensen die een bedrijf hebben in de sloopzone zijn de Rijksoverheid en Schiphol nooit met een goede oplossing gekomen

”

“

We zijn bang dat verdere groei van Schiphol leidt tot waardevermindering van ons huis.

”



“ SOMS MOETEN WE EVEN WEG OM BIJ TE KOMEN VAN DE GELUIDSOVERLAST

De vliegtuigen komen hier om de dertig seconden over. Toen wij hier veertig jaar geleden kwamen wonen, was een vliegtuig iets bijzonders. Soms krijg ik het verwijt: dan had je daar niet moeten gaan wonen. Maar wij woonden hier al, voordat Schiphol zo enorm groeide. Of mensen zeggen: dan ga je toch verhuizen? Ja, dat kan. Maar ik woon hier heerlijk. Ik heb een prachtige, diepe tuin met verschillende schuren en een atelier voor mijn vrouw. Wat we hier hebben, krijgen we nergens meer terug.

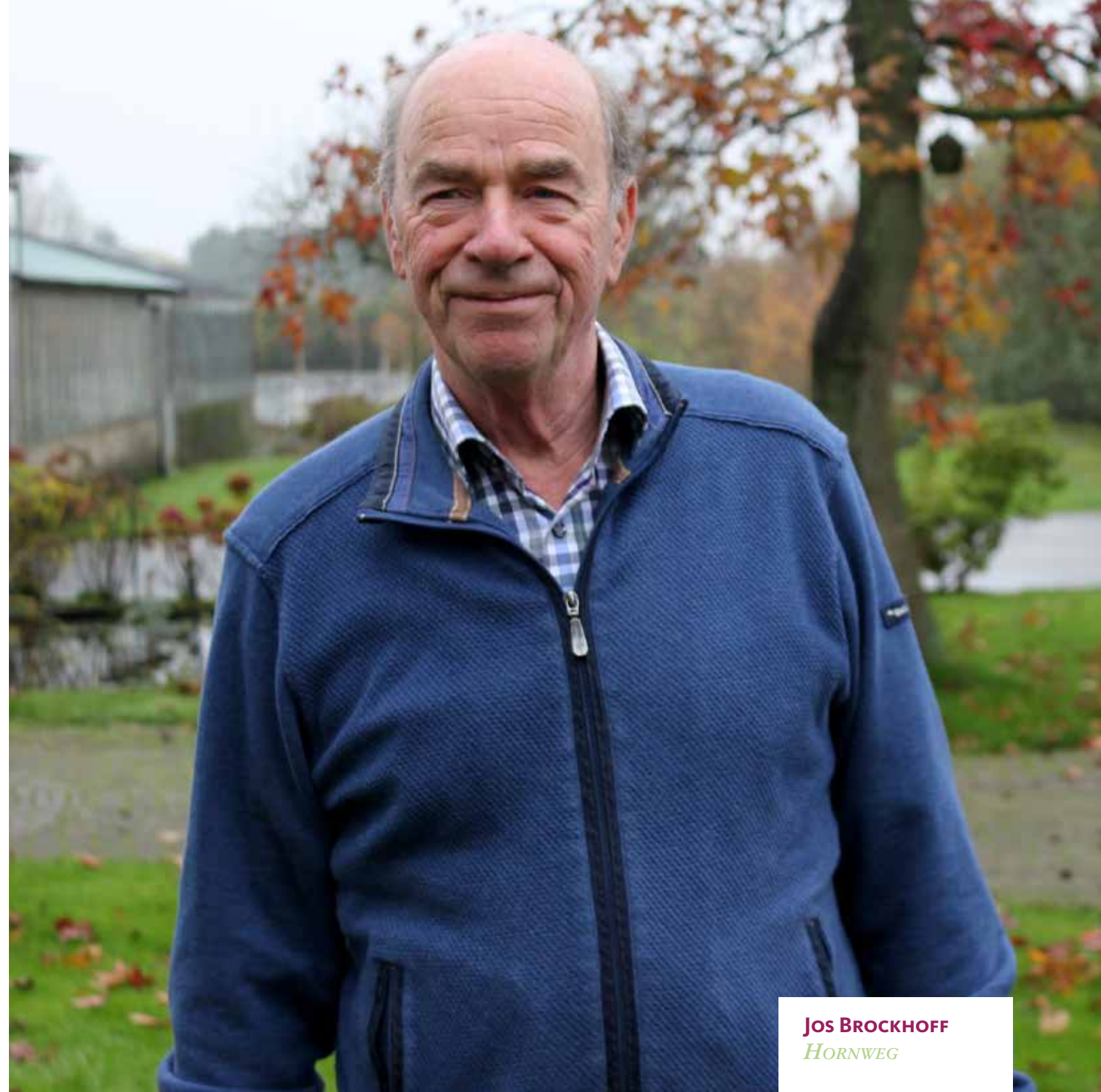
In de jaren tachtig groeide het luchtverkeer tegen de klippen op. Ik heb toen van het Schadeschap luchthaven Schiphol een bedrag ontvangen ter compensatie van geluidsoverlast. Enkele jaren later startte het Project Geluidisolatie Schiphol (Progis). Het isolatieprogramma heeft veel geld gekost, maar had beter gekund. Bij ons zijn de woonkamer en de slaapkamers perfect geïsoleerd, maar de hal, keuken en badkamer niet. Dan hebben die dure isolatiemaatregelen eigenlijk geen zin. Geluid is een vreemd verschijnsel, het komt binnen door kleine openingen en gaten. Het komt dus door alle niet-geïsoleerde delen alsnog naar binnen. Ondanks de geluidsisolatie zijn wij altijd om zeven uur wakker, want dan komen de eerste vliegtuigen over. Soms zijn het er twee en is het daarna weer uren stil. Er is geen pijn op te trekken en er wordt totaal geen rekening gehouden met ons. Dat maakt me boos. Soms moeten we weg van de geluidsoverlast om even bij te komen; dat is toch te triest voor woorden.

Eigenlijk denk ik dat we in Aalsmeer rigoureus woningen moeten slopen, want wat is het alternatief? Ik vind: als je kiest voor groei, aanvaard dan de consequenties. Zorg dat mensen weg kunnen als ze dat willen en wees ruimhartig met compensatiemaatregelen.

“

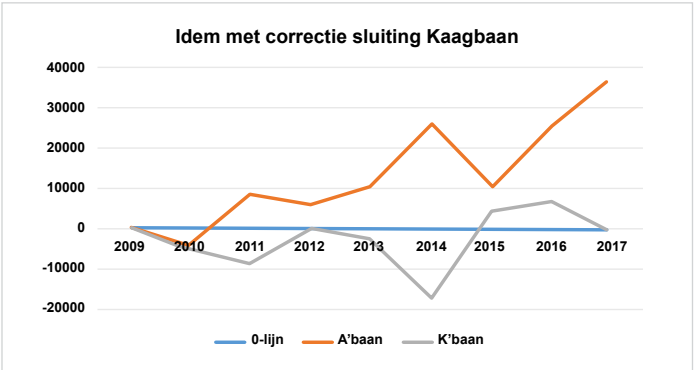
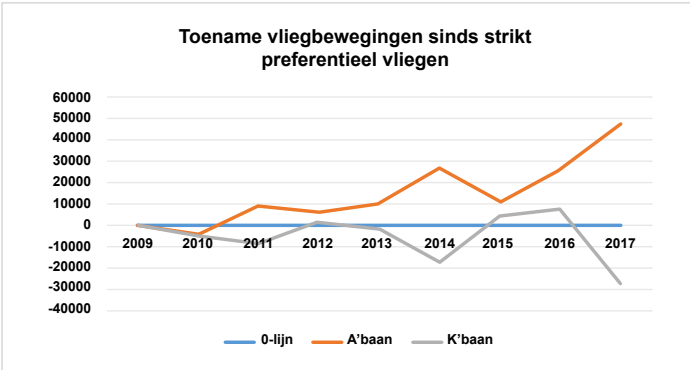
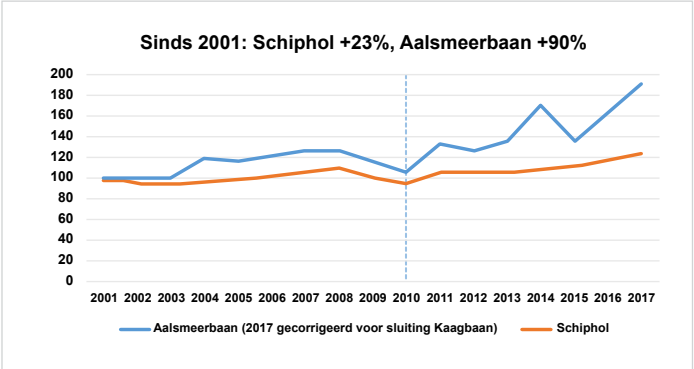
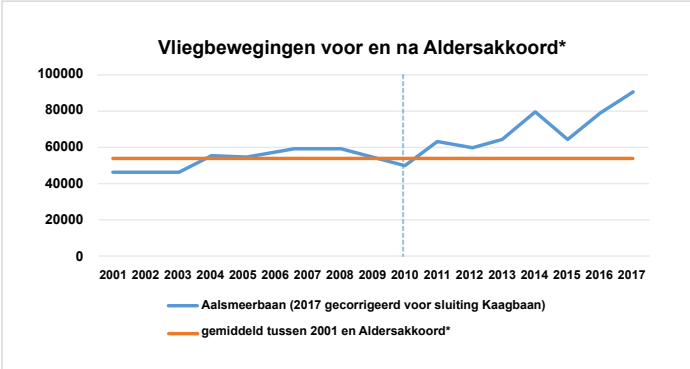
Ik zou graag zien dat de gemeente onderzoekt wat de maatschappelijke kosten zijn geluidsoverlast, bijvoorbeeld de grondprijzdaling.

”



JOS BROCKHOFF
HORNWEG

ONTWIKKELING GEBRUIK AALSMEERBAAN



BRONNEN:

2001-2007 Historische Schiphol informatie
2008-2016 BAS baangebruikscijfers
2017 NOMOS data

Correctie: interpolatie NOMOS data 2017 voor periode tussen 19 maart en 26 mei, gemiddeld met BAS baangebruikscijfers 2015 en 2016 voor dezelfde periode
*) Vanaf 2010 testen strikt preferentieel vliegen

“Nodig de mensen die over Schiphol beslissen hier uit, zodat zij kunnen ervaren hoe erg de geluidsoverlast is.”



Fotografie: Arjen Vos

“ IK NODIG THUIS LIEVER GEEN MENSEN MEER UIT

In 2008 ben ik hier komen wonen. Voordat ik het huis kocht, heb ik goed gelet op de overlast door het vliegverkeer. Dat viel mee. Ik heb gesproken met burens. Ook zij zeiden weinig last te ervaren van het vliegverkeer, maar sindsdien is het vliegverkeer enorm toegenomen. Vooral als de vliegtuigen opstijgen vanaf de Aalsmeerbaan heb ik veel last. Afgelopen maand had ik hier 's avonds een feestje. Het was warm binnen en ik deed de tuindeuren open. Even later heb ik ze weer dicht gedaan, want het lawaai van de vliegtuigen was te erg.

Ik had plannen voor een coachingsbureau aan huis, maar dat is onmogelijk hier. Je kunt in de tuin geen normaal gesprek voeren en ook binnenshuis zijn de vliegtuigen goed hoorbaar. Ik heb een heerlijk huis en een fantastische tuin. Ik zou graag mensen thuis uitnodigen, maar dat doe ik niet meer. Soms kijk ik op de website van BAS om te zien in welke periode van het jaar de Aalsmeerbaan dicht is. Dan kan ik mensen uitnodigen voor feestje.

Ik merk dat het constante geluid iets met me doet. Het geeft een continu gevoel van onrust. De geluidsoverlast weerhoudt me om te investeren in mijn woning, omdat ik niet weet hoe lang ik hier wil blijven wonen. Soms kijk ik op Funda. Aan de andere kant voelt dit huis echt als thuis, zo'n woning vind ik niet snel weer. Strijdbaar ben ik niet. Schiphol is zo'n reus, waar moet je beginnen? Maar het zou veel schelen als we vaker momenten zonder vliegtuigen hebben en ik dit van tevoren weet. Dan kan ik lekker van mijn tuin genieten.

“

We hebben een van de grootste luchthavens ter wereld en dat binnen een dichtbevolkt gebied. Ik ben eigenlijk altijd een beetje onrustig. Wanneer gaat het fout?

”



MARIËLLE DE MEULEMEESTER
OOSTEINDERWEG

DE KORTE TERMIJN: VERBETEREN VAN DE LEEFSITUATIE

In een serie rondetafelgesprekken heeft de gemeente aan inwoners in de meest belaste gebieden gevraagd hoe zij het vliegverkeer ervaren. Met name het gebrek aan rustmomenten heeft een enorme impact op de persoonlijke levenssfeer van bewoners; er wordt van 's ochtends

vroeg tot 's avonds laat ononderbroken over de wijken gevlogen. Dit zet het sociale leven onder druk en leidt tot gezondheidsklachten en gevoelens van onveiligheid. Daarnaast zijn inwoners steeds ongeruster over de gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid. Er moet wat gebeuren om te voorkomen dat de leefsituatie in deze wijken nog verder verslechtert.

WAT WILLEN DE BEWONERS?

Bewoners accepteren dat Schiphol overlast geeft, maar ze willen dat de luchthaven en het Rijk rekening met hen houden. Het overleg met de bewoners leverde een lange lijst aan maatregelen en ideeën op. Deze maatregelen voorkomen onnodige overlast, maken de overlast beter te voorspellen en zorgen voor ruimhartige compensatie van de hinder.

IN DE VLEGOPERATIE (VOOR DE AALSMEERBAAN EN DE ZWANENBURGBAAN):

- Preferentieel vliegen naar type vliegtuigen en het weren van lawaaige en vervuilende vliegtuigen (vooral vrachtluchten);
- Vermijden van pieken in de late avond;
- Een nachtregime voor de Zwanenburgbaan;
- Minder vroeg starten met vliegen in het weekend;
- Niet starten in de vroege ochtend als het maar om een paar vliegtuigen gaat en de baan de daaropvolgende uren niet gebruikt wordt;
- Geen bochten vliegen boven de wijk;
- Bij starts langer in het verlengde van de baan vliegen;
- Meer rustmomenten op een dag en gedurende de week (een etmaal- en weekverdeling);
- Ontwikkel een vliegweerbericht, zodat mensen weten wanneer er rustmomenten zijn;
- Een bovengrens voor het aantal vluchten of aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting.

“

Zorg voor compensatie van de geluids-overlast. Maak een gebaar, stuur ons af en toe een bloemetje of iets dergelijks.

”

IN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER:

- Ruimhartige isolatieregeling die voldoet aan individuele wensen en herstel en onderhoud van verouderde voorzieningen;
- Zekerheid dat bewoners, als zij dat willen, het gebied kunnen verlaten. Hulp bieden aan eigenaren en huurders die uit het gebied willen vertrekken en hier vanwege de onverkoopbaarheid van de woning of gebrek aan huuraanbod elders niet op eigen kracht in slagen. Bied woningeigenaren een uitkoopregeling aan;
- (Symbolische) financiële compensatie op jaarbasis, bijvoorbeeld teruggave WOZ.

EN VERDER:

- Zorg voor structurele monitoring van geluid door voldoende meetpunten;
- Onderzoek de effecten van het vliegverkeer op de gezondheid, niet alleen fijnstof, maar ook uitstoot en neerslag van andere schadelijke stoffen;
- Maak een beplantingsplan om fijnstof op te vangen en een rustgevende omgeving te creëren.



SAMEN AAN DE SLAG!

Aalsmeer wil commitment van de bestuurlijke partijen en de sector voor een gezamenlijke aanpak van de ruimtelijk-economische, maatschappelijke én bestuurlijke opgaven in de omgeving van de luchthaven. We willen komen tot een gedeelde visie, waarin de belangen van Schiphol én de omgeving bij elkaar komen. Dit perspectief kan als input dienen voor de nieuwe Luchtvaartnota. Wat Aalsmeer betreft wordt dit overleg met partijen en de sector direct gestart en is de eerste opdracht de wederzijdse belangen en onderlinge relaties in kaart te brengen.

DE LANGE TERMIJN: NOODZAAK VAN EEN GEZAMENLIJKE TOEKOMSTVISIE

De opgave voor de lange termijn is tot een evenwichtige ontwikkeling te komen van luchthaven en omgeving. Daarvan is nu geen sprake. Bovendien kunnen we door het vliegverkeer allerlei kansen en mogelijkheden niet benutten. Zo bedreigt de overlast van het vliegverkeer de aantrekkelijkheid van de Westeinderplassen als waterrecreatiegebied en staan ruimtelijke beperkingen de modernisering van de glastuinbouw en sanering van oudere bedrijven in de weg. De vitaliteit van de gemeente is in gevaar. Daarbij kan het niet zo zijn dat alle maatschappelijke kosten van Schiphol voor onze rekening komen.

Daarom wil Aalsmeer een gezamenlijke visie voor de toekomst van Schiphol, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de economische voordelen en de groei van de luchthaven maar ook naar de invloed van het vliegverkeer op de leefomgeving, de ruimtelijk-economische ontwikkeling en het vestigingsklimaat in de gemeente.

ONZEKERHEDEN

Op de lange termijn zijn er nog tal van onzekerheden, zoals de herindeling van het luchtruim, de inrichting van de zogenaamde vierde Fix (de nieuwe aanvliegroute vanuit het zuidoosten), de wijze waarop luchthaven Lelystad zich ontwikkelt, maar ook de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, het onderzoek naar ultrafijnstof en het tempo waarin innovatie in de sector zich doorzet. Al deze zaken hebben impact op de omgeving. Inzicht in het samenspel van deze factoren is nu al van belang bij keuzes over wonen, werken en recreëren in relatie tot het vliegen.



IRMGARD TEN BROEK
OOSTEINDERWEG

“ IK BEN EIGENLIJK ALTIJD EEN BEETJE ONRUSTIG

Als kind had ik al moeite met laagoverkomende vliegtuigen. Ik was altijd bang dat er iets zou gebeuren. Nog steeds. Ik loop zeker drie keer per dag naar buiten om te checken of het wel goed gaat. Van onze klanten in de jachthaven hoor ik ook dat ze last hebben van de vliegtuigen. Op een keer waaide een klant bijna van zijn boot door een vliegtuig, dat veel te laag overkwam. Als mensen rustig willen recreëren, varen ze door naar de Westeinderplassen.

Ik heb het oude ketelhuis op de jachthaven verbouwd tot woonhuis. Dat kostte veel geld, want je moet aan allerlei voorwaarden voldoen vanwege Schiphol. Deze maatregelen krijg je niet gecompenseerd. Na mijn pensionering zou ik graag rustig in de natuur willen wonen. Hopelijk komt Schiphol ooit met een mooi bod.

Laatst waren er piloten op televisie, die zich zorgen maken over de drukte op Schiphol. We hebben een van de grootste luchthavens ter wereld en dat binnen een dichtbevolkt gebied. Diep in mijn hart wil ik hier niet weg. Helaas baart Schiphol mij steeds meer zorgen en afgezien van de herrie en het gevaar vraag ik mij af of het wel gezond is om hier te wonen.

OP LANGE TERMIJN KAN HET NIET ZO VERDER ”

Mijn grootouders hebben deze grond na de Tweede Wereldoorlog gekocht. Later zijn mijn ouders hier begonnen met de bouw van boten en de aanleg van de jachthaven. Mijn vader heeft een huis aan de overkant van de weg gekocht, waarin ik nog steeds woon.

Hij heeft het woonhuis niet laten isoleren, toen Schiphol dat aanbood. Toen ik dat later alsnog wilde doen, was het potje leeg.

Ik wil niet weg uit Aalsmeer, dit is mijn thuis. Het heeft geen zin om tegen Schiphol te vechten en we hebben nooit geklaagd bij BAS. Je komt dan ergens op een lijst en er verandert toch niets. Maar ik zou wel blij zijn als mijn huis alsnog wordt geïsoleerd.

Op een gegeven moment komt er een keerpunt. Gaan we dan half Aalsmeer uitkopen of Schiphol verplaatsen naar zee? Want op de lange termijn kan het niet zo verder.



WERNER TEN BROEK
OOSTEINDERWEG

WAT WILLEN WIJ ALS GEMEENTE AALSMEER:

- **Erkenning voor onze bijzondere positie:** Aalsmeer ligt dichtbij de luchthaven en heeft last van meerdere banen. In Aalsmeer is allang geen sprake meer van ontwikkeling van de luchthaven in balans met de omgeving. De leefbaarheid staat zwaar onder druk. Verdere groei van het vliegverkeer mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in Aalsmeer.
- **Maatwerkoplossingen en compensatie:** de hinder van het vliegverkeer is voor onze inwoners onevenredig toegenomen en heeft de grens bereikt van wat nog aanvaardbaar is. Wij willen aandacht voor de ernstige overlast. Hinderbeperkende maatregelen en oplossingen op het gebied van hinderbeleving zijn noodzakelijk, evenals passende compensatie.
- **Gedeelde maatschappelijke kosten:** de ruimtelijke beperkingen leiden tot verloedering en verpaupering. Daar waar de vitaliteit onder druk staat en geen rendabele functies mogelijk zijn, dienen Rijk en sector hun financiële verantwoordelijkheid te nemen. Eigenaren moeten worden uitgekocht en gronden opnieuw ingericht.
- **Gezamenlijke visie voor de toekomst:** Aalsmeer wil commitment van Rijk, provincie en sector om een gezamenlijke toekomstvisie op de luchthaven én haar omgeving op te stellen, waarin alle belangen in samenhang worden gezien. Deze visie moet de input zijn voor de nieuwe Luchtvaartnota van het kabinet.

“

Gezondheidsrisico's moeten zwaar wegen in de onderhandelingen met Schiphol. Als de effecten negatief zijn, is een full stop van de groei van het vliegverkeer nodig.

”





Gemeente Aalsmeer

Met dank aan Henk de Vries, Joop Vuijk, Jos Brockhoff, Mariëlle de Meulemeester en Irmgard en Werner Ten Broek voor hun verhalen.