Bundel van de 3.Raad (besluitvormend) van 11 juli 2019

0.1	Vastgesteld verslag raadsvergadering 11 juli 2019 20190711 Vastgesteld verslag raadsvergadering.pdf
0.2	Besluitenlijst raadsvergadering 11 juli 2019 BESLUITENLIJST Besluitvormende RAAD 11-07-2019.doc
0.3	Voorafgaand aan de raadsvergadering wordt stilgestaan bij het overlijden van de heer B.J. Wegman, ereburger gemeente Aalsmeer
1.1	Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte
1.2	Vaststelling van de agenda Agenda Raad 11 juli 2019.doc
2	Actualiteitendebat over luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer *Portefeuillehouder: R-J.van Duijn* *Spreekvolgorde: GL – CDA – VVD – Absoluut Aalsmeer – D66 - PvdA* *Op verzoek van de heer Fransen (GL) en mede ondersteund door de fracties van Absoluut Aalsmeer, CDA, D66 en PvdA vindt er in een extra raadsvergadering een actualiteitendebat plaats over de luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer.*
3	Sluiting

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 11 juli 2019

Voorzitter: G.E. Oude Kotte
Griffier: O. van Kolck

Fractie AA
De dames C. van Hilst-Dekker en G. Holtrop en de heren D. Kuin en R. Martijn

Fractie CDA
De dames A.M. Harte-Fokker en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels

Fractie D66
Mevrouw J. Keessen en de heer W. Kikkert

Fractie GroenLinks
Mevrouw P. Lakerveld

Fractie PvdA
De heer J.H. Buisma (PvdA)

Fractie VVD
De dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.J. van Leeuwen en D.G. van der Zwaag

Afwezig
De heren L.B. Kabout (CDA) en J.G.E. Bouwmeester (VVD)

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		Onderwerp
Rb-1	**1.**	**Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte**
		De voorzitter: Geachte aanwezigen. Als u rustig uw woord los wilt laten, dan kunnen we beginnen aan deze avond. Dank u vriendelijk. Voorafgaand aan deze vergadering wil ik eerst even stil staan bij de heer Barend Wegman, een in memoriam. Hij overleed op 27 juni 2019 op 82-jarige leeftijd. Barend was ereburger van onze gemeenschap vanwege zijn waardevolle inzet voor de sierteeltsector in Aalsmeer. Barend wordt door naasten omschreven als een markant en een bevlogen mens, een man met een groot hart voor de tuinbouw, met onuitputtelijke energie, levenslustig, enthousiast, en bovenal vrolijk. Een man met beide benen in de Aalsmeerse samenleving. Een kweker in hart en nieren, die naast het runnen van zijn rozenkwekerij op de Hornweg ook vele bestuursfuncties vervulde, en hij deed dat met plezier en met passie. Barend was een geziene man binnen Aalsmeer, die veel mensen kende. En vooral binnen de sierteeltsector heeft hij zijn sporen verdiend. De lijst van bestuursfuncties die hij bekleedde is lang, maar ik noem er toch een aantal. Zo nam hij lang deel in besturen die

		betrokken waren bij het tuinbouwonderwijs. Hij was bestuurslid bij het CTAV, later Agrifirm, en weer later na een fusie Horticoop, en was hij voorzitter van het Proefstation. Ook was hij ruim 25 jaar lid van het bloemencorsocomité Hornmeer en zette hij zich in voor de stichting De Bovenlanden en STIVAS. Hij knapte samen met alle vrijwilligers vanuit het comité Aalsmeer 2000 destijds de tuin op bij de watertoren, en hij had zitting in de bewonerscommissies van de eerste flats in Kudelstaart. Naast dit alles was hij ook politiek betrokken. 30 jaar maakte hij deel uit van het bestuur van de lokale afdeling van de VVD. En voor zijn bijzondere verdiensten voor de sierteelt kreeg Barend Wegman in 2002 een erepenning en werd hij benoemd tot ereburger van Aalsmeer. In 1996 werd hij hiervoor al koninklijk onderscheiden en benoemd tot lid in de Orde van Oranje-Nassau. Met respect voor alles wat hij voor Aalsmeer en de sierteeltsector heeft gedaan, denken wij aan Barend Wegman terug, en wensen vanuit hier zijn familie veel sterkte, ik wil u allen verzoeken te gaan staan voor één minuut stilte.
	2.	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: Dan gaan wij over tot deze bijzondere raadsvergadering. Een actualiteitendebat over de luchthaven Schiphol, en met name de balans tussen de groei en hinder van het vliegverkeer. Een debat ontstaan naar aanleiding van een uitspraak van de minister. En voor de kijkers thuis, ik kan u zeggen dat wij hier een grote opkomst hebben in dit politiek samenzijn. Dat is natuurlijk vaker zo bij de raadvergaderingen hier in Aalsmeer, we hebben altijd een 100, 150 man hier op de tribune zitten. Maar dit is ook heel bijzonder. We zien ook aan de borden in de zaal dat er ook duidelijke meningen aanwezig zijn. Ik wil u wel meegeven dat het belangrijk is dat u vooral een luisterend oor biedt aan het debat hier in de raad, en dat we hier de politiek ook zijn opvatting mogen laten hebben, en dat betekent, hoe verleidelijk dat ook is, dat we niet mogen klappen, applaudisseren, of joelen. Ik wil u toch verzoeken om dit op die manier ordentelijk te laten verlopen. Het debat is op verzoek gegaan van de heer Fransen van GroenLinks, en dat is mede ondersteund door de fracties van Absoluut Aalsmeer, het CDA, D66 en PvdA, en gezamenlijk is er een motie ingediend die door alle fracties is ondertekend. Deze komt verderop aan de orde.
Rb-2		**Actualiteitendebat over luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer** De voorzitter: Ik zou eigenlijk willen overgaan tot dit enige inhoudelijke agendapunt. Daarvoor hebben we een bespreekvolgorde vastgesteld. We beginnen met de heer Fransen van GroenLinks omdat hij hier initiator van is, gevolgd door de fracties op basis van de grootte. De heer Fransen, aan u het woord. De heer Fransen: Ja, dank u wel. GroenLinks is nog niet de grootste, maar toch mogen we beginnen, dat is wel mooi. Voorzitter, ik wilde beginnen met even te zwaaien naar minister Cora van Nieuwenhuizen, want die kijkt ongetwijfeld mee vanavond. Begaan met het welzijn en het woongenot als ze is, gegroet. Cora vindt het uitstellen van de opening van vliegveld Lelystad, waar 40.000 vluchten zouden worden afgehandeld op jaarbasis, heel verdrietig. Dat zei ze vorige week in Almere. Dat uitstel komt door het stikstofbesluit van de Raad van State. Dat uitstel vond ze heel verdrietig voor de mensen die er een mooie baan dachten te krijgen. Het is minder verdrietig voor de mensen rondom vliegveld Lelystad. Die hebben door een uitgekiende communicatiestrategie dit uitstel en hopelijk afstel voor elkaar gekregen. Het uitstel is wel verdrietig voor de omwonenden van Schiphol. Die krijgen nu, ook toeval, 40.000 vluchten die voor Lelystad gepland waren voor hun kiezen. En helemaal verdrietig is het voor de bewoners van Aalsmeer. Want die krijgen, ook toeval, diezelfde 40.000 vluchten zo'n beetje, als het aan Cora ligt, echt voor hun kiezen. Kennelijk is stikstof in Lelystad wel, maar in Aalsmeer geen probleem. En de omwonenden zijn niet alleen verdrietig, maar ook boos, woedend. Cora heeft beloofd om met de omwonenden in gesprek te gaan. Benieuwd welke leugenachtige truc ze nu uit de kast gaat halen om de door Schiphol gewenste en door haar geplande groei van Schiphol

goed te praten. Schiphol moet dus de groei gaan verdienen, en er zal streng worden gekeken of Schiphol de extra vluchten verdient, aldus Cora. Een leugenachtige truc. Alsof je een illusionist aan het werk ziet. Je weet dat het niet kan, maar je doorziet het niet. GroenLinks weet dat dat verdienen wel zal gaan lukken. Desnoods telt ze de prullenbakken mee, of worden er extra oordopjes uitgedeeld in Aalsmeer. Schiphol en Dick Benschop krijgen met dit groeiplan precies wat ze willen. Schiphol en buurman Dick krijgen altijd precies wat ze willen. Het is tragisch om te zien hoe vele schipholministers worden gecorrodeerd en dus worden ingepakt, en hoe ze veranderen in manipulatieve leugenaars en Schiphol-lobbyisten. De volgende stap is waarschijnlijk op de loonlijst van Schiphol of KLM gaan staan. De groei wordt verkocht met steeds weer dezelfde leugens, zoals: Schiphol is de pijler van de Nederlandse economie, of: Schiphol is de banenmotor. Of: wat goed is voor Schiphol en de KLM is ook goed voor Nederland. En als klapstuk: veel stillere vliegtuigen. Gelooft u het? Het is een keiharde wassen neus. Wat betekenen deze plannen die er nu liggen voor Aalsmeer. Ik ga drie dingen noemen: luchtvervuiling, veiligheid, en geluid. Eerst luchtvervuiling. De RIVM heeft het aangetoond, en dat is alleen nog maar het effect op korte termijn. Onderzoek naar de langetermijneffecten komen er aan. Cora vindt het prima dat onder andere kinderen en ouderen in Aalsmeer met ademhalingsproblemen te maken hebben en houden. Veiligheid, moet er soms eerst een ramp plaatsvinden om Den Haag tot inkeer te brengen, zoals in Groningen? De ramp in Groningen is zichtbaar. De ramp in Aalsmeer, op wat rondvliegende dakpannen na, nog niet. Die ramp is alleen maar ervaarbaar. Cora, zorg ervoor dat je niet zoals Wiebes wordt. Laat Aalsmeer niet het Groningen van Noord-Holland worden. En dan geluid. Een paar decibel minder door zogenaamd stillere vliegtuigen merken we niet in het binnengebied. Het aantal vluchten is de oorzaak van de ellende. We willen periodes van rust, we willen gewoon slapen, net als jij, Cora. Terwijl heel Nederland zich in moet spannen voor de energietransitie, mag Schiphol gewoon blijven schiphollen, CO_2 uitstoten, fijnstof uitstoten, schijnveiligheid beloven, herrie maken, en van alles beloven en niets waarmaken als het gaat om hinderbeperking. Het Aldersoverleg heeft helaas uiteindelijk helemaal niet opgeleverd, helaas. Vele bewoners en bestuurders, onze eigen bestuurder ook, hebben zich hier volop voor ingezet. De zorgvuldig opgezette overlegstructuur is omgevallen, is failliet. Centrale vraag volgens GroenLinks op dit moment is: hoe krijgen wij Aalsmeer zo belangrijk dat onze wensen, eigenlijk moet je zeggen onze eisen, gehoord worden in Den Haag, als het gaat om een leefbaar Aalsmeer. Leefbaarheid dus op 1. Het groeiplan is waanzin. Het is één grote Schipholsamenzwering. Die moet stoppen. Schiphol moet niet groeien, Schiphol moet krimpen. Leefbaarheid op 1. Op de landelijke overheid hoeven wij tot nu toe niet te rekenen. Een goed communicatieplan moeten wij hebben, professioneel opgezet en uitgevoerd, zoals Lelystad. Dat kan de publieke opinie beïnvloeden. Daar is Cora gevoelig voor. Op de landelijke overheid hoeven we nog steeds niet te rekenen. De gang naar de rechter, daar rekent GroenLinks op redelijkheid. See you in court, Cora.

De voorzitter: Het woord is aan het CDA. De heer Verlaan.

De heer Verlaan: Goedenavond, voorzitter. Gisteren spraken wij met een groot aantal Aalsmeerders en Kudelstaarters over de brief van de minister van 5 juli over Schiphol en de nieuwe luchtvaartnota. Een goede bijeenkomst waarbij alle problemen voor de bewoners voor onze gemeente nog maar weer eens helder naar voren kwamen, van een duidelijke uitleg van Jan Boomhouwer van BWA en Rien van der Laan van Kudelstaart tot het oproepen van inwoners voor een luider protest. Maar wat het CDA betreft zat het venijn van deze bijeenkomst in de staart. Een bewoner van de Aalsmeerderweg die meldde dat hij al voor de twaalfde keer een aanzienlijke Vortex-schade had gehad, en eigenlijk is het best bizar dat dit tot nu toe alleen nog tot materiële schade heeft geleid, en nog, en gelukkig nog nooit, tot letselschade. Schiphol

wordt gezien als een van de economische motoren van Nederland, en ook al betwisten de inmiddels nogal wat deskundigen deze stelling, zolang landelijk dit voor waar wordt aangenomen, is Schiphol de kip met de gouden eieren, en moeten we maar voor lief nemen dat deze kip hier en daar wat herrie veroorzaakt bij het leggen van haar goud. Maar ook al is het geluid voor Aalsmeer en Kudelstaart inmiddels over alle grenzen heen, het is maar één van de problemen die de luchthaven over ons uitstort. De zwaar verrommelde sloopzone en het niet kunnen bouwen van woningen voor onze jongeren, zijn er nog een paar. Nog veel erger zijn de conclusies uit het rapport van de onderzoeksraad voor veiligheid. U weet wel, de organisatie waar Pieter van Vollenhoven lang voorzitter van geweest is, die in 2016 onderzoek heeft gedaan naar de veiligheid op en vooral rondom Schiphol. Dat rapport, alweer uit april 2017, concludeert dat de staat eindverantwoordelijk is voor de veiligheid op en rond de luchthaven, maar dat de staat deze verantwoordelijkheid veel te beperkt neemt. Verder, zo zegt het rapport onder andere, is de veiligheid erg kwetsbaar en is er structureel 2 + 2 baangebruik, waar Aalsmeer en Kudelstaart zo enorm last van heeft, niet inpasbaar binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving. Dit terwijl het onderzoek in 2016 gehouden is, en er toen sprake was van 479.000 vluchten. We hebben er nu 500, en wat de minister betreft, u weet het, dat is geen nieuws, die denkt aan 540. Gister heeft de minister een brief aan de Kamer gestuurd waarin ze eindelijk aankondigt dat er geconstateerde zaken uit het rapport van die onderzoeksraad door het Nederlands Ruimtevaartcentrum worden onderzocht, en dat er nog dit jaar een antwoord op moet komen. Natuurlijk willen we in onze gemeente ook de leefbaarheid op 1 zetten, maar daarbij is het wel noodzakelijk dat we de Rijksoverheid blijven aanspreken op de borging van de gezondheid van onze inwoners. Nu blijkt dat ultrafijnstof invloed heeft op onze inwoners, en dan nog vooral de kinderen, is duidelijk dat onze stelling in ons Position Paper, "de mensen achter de cijfers", klopt. De omvang van het aantal vliegbewegingen is voor onze gemeente al lang alle grenzen voorbij. Daarbij komt dat het CDA van mening is dat nachtvluchten, die niet via de primaire banen kunnen worden afgewikkeld, dan ook maar helemaal niet moeten vliegen. De grootste vlieghaven van Europa, London Heathrow, redt het op dit moment net nog met twee banen. Dan moet het voor strikt noodzakelijke nachtvluchten voor Schiphol ook lukken. We willen in Aalsmeer weer gewoon kunnen slapen. We willen dat onze veiligheid maximaal gegarandeerd is. We willen dat de gezondheid van onze inwoners niet leidt onder de effecten van ultrafijnstof. We willen gewoon woningen realiseren, en dan de zekerheid hebben dat de vliegbewegingen niet ineens zodanig wijzigen dat ook de nieuwe wijken ineens weer wel onder een aanvliegroute komen te liggen. Kortom, we willen onze kwaliteit van leven in onze mooie gemeente terug. We willen weer kunnen recreëren op onze mooie Westeinder zonder dat de vliegtuigen daar op krap 300 meter overheen razen. We willen ook dat je in de Stommeer weer gewoon op een zonnige dag in de tuin kunt zitten. Het CDA vindt dat allemaal niet te veel gevraagd. Maar wat helpt dan wel? Het CDA werkt ook graag mee aan een onderzoek voor het aanleggen van start- en landingsbanen in zee, maar daar zijn we de komende jaren nog niet mee geholpen. Wat wel op de korte termijn kan helpen, is het verplaatsen van zo veel mogelijk reizen op een afstand van 750 kilometer naar het spoor. We zullen dan ook via onze CDA-collega's in Den Haag en in Brussel inzetten voor gelijkwaardige uitgangspunten tussen vliegreizen en treinreizen. Geen accijnzen op kerosine is het gevolg van internationale verdragen van vele tientallen jaren geleden. Allemaal een beetje achterhaald. De huidige fossiele energiebronnen zijn eindig, maar de behoefte aan reizen stijgt alleen maar, en enorm. Dat wetende wil het CDA vol inzetten op het maximaal benutten en verder uitbouwen van goede treinverbindingen. Niet alleen de spoorrails moet het aankunnen, ook moeten er afspraken gemaakt worden zodat internationale treinen ongestoord luchthavens en vooral steden als Brussel, Londen, Parijs, Frankfurt, en Berlijn direct kunnen verbinden. Dan moet niet de machinist op een trein van Berlijn in Arnhem vervangen hoeven te

worden, maar moet het in een onafgebroken rit in de kortst mogelijke tijd en ook tegen met vliegen concurrerend tarief kunnen worden geregeld. Daar hebben we dus onze collega's in Brussel voor nodig, en die zal het CDA actief benaderen. De plastic rietjes worden al verboden. Het wordt tijd voor echte besluitvorming in Europa en daarbij is mobiliteit in Europa op een moderne leest geschoeid van groot belang. Als we meer dan 100.000 vluchten van Schiphol naar deze steden vice versa naar de trein kunnen overzetten, dan is er voor onze leefbaarheid een wereld gewonnen. In één trein past de capaciteit van ongeveer 10 vliegtuigen. Veilig en snel over de grond, minimale energieverbruik per reiziger is toch een stuk moderner. Nu de prijs nog. Ik wil afsluiten waar ik mee begon. Het CDA wil een gezonde en vooral veilige leefomgeving. Als de pannen van je dak af worden gezogen, is dat niet normaal. Dat hoort er niet bij en kan echt niet. En deze meneer van gisterenavond, is niet de enige. Alle Aalsmeerders in Oost moeten erop kunnen rekenen en vertrouwen dat hun veiligheid maximaal wordt gegarandeerd. Tot slot wil het CDA namens de gehele raad de volgende motie in stemming brengen waarvan het dictum luidt: Verzoekt het college in te gaan op het voornemen van de minister om dit jaar nog in te gesprek te gaan met de omgeving om hinderreductie, en maatregelen uit onze Position Paper daarbij leidend te maken. Een heldere doelgerichte communicatiestrategie uit te laten werken om de boodschap van Aalsmeer op een zodanige wijze in het Parlement in Den Haag te brengen dat die boodschap tot een beweging ten gunste van Aalsmeer leidt. De minister, de vaste Kamercommissie van de luchtvaart, de omgevingsraad, ORS, en het samenwerkingsverband Bestuurlijke Regie Schiphol in kennis te stellen van dit besluit, en gaat over tot de orde van de dag. Dank u.

De voorzitter: Het woord is aan de VVD. De heer Abbenhues.

De heer Abbenhues: Voorzitter. Ik geef toe, toen de VVD Aalsmeer afgelopen donderdag het bericht ontving dat Schiphol mag groeien naar 540.000 vluchten, was de consternatie groot. Een dag later kregen we inzicht in de brief die de minister naar de Tweede Kamer had gestuurd over Schiphol, en na bestudering komen we tot de conclusie dat wat er in de brief staat, genuanceerder is dan wat er in de kranten staat. Laten we voorop stellen, lokale VVD is niet tegen Schiphol. Tal van ondernemers en werknemers hebben ook baat bij Schiphol. De VVD is wel tegen de buitensporige overlast die Schiphol nu veroorzaakt. Niet voor niets heeft de voltallige raad de motie "Genoeg is genoeg" aangenomen, waarin wij aangeven dat het genoeg voor ons is. Sterker nog, eigenlijk had deze motie "Te veel is te veel" moeten heten. Er is nu te veel overlast van Schiphol. Maar laten we de brief van de minister nog eens nader analyseren. De minister onderscheidt drie stappen. Stap 1 die de minister nu wil nemen is het vastleggen in het besluit de bestaande afspraken: maximaal 500.000 vluchten, waarvan maximaal 32.000 nachtvluchten per jaar tot en met 2020. Gek genoeg was dat nog niet geregeld, en konden deze afspraken dus niet gehandhaafd worden. Dat is wat de VVD betreft winst. Stap 2 is het maken van afspraken over de periode na 2020. Daar zegt de minister dat Schiphol slechts mag groeien als er aantoonbaar minder overlast wordt veroorzaakt. Daar zit bij de VVD het grootste pijnpunt. Wat de VVD graag wil weten is welke overlast, hoe wordt het gemeten, wie controleert het, en hoe wordt het vastgelegd. Dat zijn allemaal vragen die nog moeten worden uitgewerkt, maar waar de VVD allerminst gerust op is. Wat de lokale VVD betreft zijn er een aantal harde voorwaarden, randvoorwaarden voor minder overlast die ook zo met Schiphol en het Rijk besproken moeten worden. Het gaat om overlast voor Aalsmeer en Kudelstaart. Het gaat om verminderen van de nachtvluchten over Aalsmeer en Kudelstaart. Het gaat over minder inzetten van de secundaire banen die vliegen over Aalsmeer en Kudelstaart. Het gaat om meer rustmomenten in Aalsmeer en Kudelstaart. Het gaat om minder fijnstof en stikstof in Aalsmeer en Kudelstaart. Eerst deze stappen nemen, zodat er aantoonbaar minder overlast is voor

Aalsmeer en Kudelstaart, en over groei van het aantal vluchten over Aalsmeer en Kudelstaart is wat ons betreft niet te praten, niet nu, en niet na 2020. En dan stap 3 van de minister, een stap die verder in de toekomst ligt. Wat wij missen in het verhaal van de minister is het serieus onderzoeken naar de mogelijkheid van Schiphol in zee. Het is niet vol te houden dat zo´n drukke luchthaven midden in het drukste stukje van de Randstad functioneert. Al met al, wat de VVD betreft een genuanceerde brief van de minister, maar voor Aalsmeer en Kudelstaart absoluut niet voldoende. Eerst vastleggen van de normen en goed handhaven, prima. Eerst minder overlast voor Aalsmeer en Kudelstaart. Het is nu te veel. En voor de langere termijn onderzoeken: Schiphol op zee. Dank u wel.

De voorzitter: Toen de heer Abbenhues sprak over overlast en hard geluid, hoorden wij een koekoek met hele geruststellende vogelgeluiden hier in de zaal, dat was naar alle waarschijnlijkheid een telefoon. Ik wou toch even verzoeken aan iedereen om de telefoon uit te zetten. We gaan over naar de volgende spreker, Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin.

De heer Kuin: Ja, dank u wel, voorzitter. Als ik het van tevoren had geweten, had ik mijn wandelschoenen aangetrokken. Amstelveen, Aalsmeer, en Uithoorn ondervinden in de toekomst alleen maar meer geluidsoverlast van Schiphol. Dat lezen we in een redactioneel stuk in het Parool van 7 februari 2002. Dit ondanks de aanleg van de 5^{e} baan en de belofte van het ministerie van Verkeer dat het lawaai niet zal verergeren. Bij de quotes komen uit de milieueffectrapportage die het ministerie heeft laten uitvoeren in 2002. De gemeenten tekenden gezamenlijk bezwaar aan, en riepen hun burgers op hetzelfde te doen. We zijn inmiddels 17 jaar verder, en niets opgeschoten. Zo lijkt het. Ook nu staan we wederom op het punt op verschillende manieren onze onvrede over de in Den Haag genomen beslissingen aan te vechten, er bezwaar tegen te maken, en weer af te wachten of er voldoende naar onze argumenten wordt geluisterd. De vliegbewegingen en het aantal passagiers in deze zijn in die tussenliggende jaren behoorlijk gegroeid. De bewijzen hiervoor zijn te vinden in de grafieken, in het interview van Walter Manshanden, op de site van Follow the Money. In dit interview staan wel meer interessante zaken over de groei van Schiphol in relatie tot de werkgelegenheid bijvoorbeeld. Een verhoging van het aantal vluchten leidt niet per se tot het creëren van werkgelegenheid. Ook het door Van Nieuwenhuizen gebruikte argument dat de luchthaven Schiphol een hoeksteen voor de Nederlandse economie is, wordt door hem op een niet mis te verstane wijze van tafel geveegd. Hij plaatst het in een andere context en gebruikt een achtergebleven gebied in Congo als lichtend voorbeeld. Voor eenieder die eens een andere kijk op de luchthaven en de Haagse uitspraken wil lezen, is dit een aanrader. Een andere aanrader om de uitbreiding van het aantal vluchten in een ander daglicht te zien, is deze week de verschenen column in de Volkskrant van Bert Wagendorp, waarin hij op een treffende wijze de uitspraken van Van Nieuwenhuizen weet te omschrijven. Ook de publicatie van ingenieur Bob van Marle over de symptomen die leiden tot de Schipholziekte is interessant om te lezen, en door te reageren op het artikel kun je Van Marle helpen de Schipholziekte nog beter in beeld te brengen, zie ook de website van SchipholWatch. Tot zo ver, mijnheer de voorzitter, de dienstmededelingen. Dan over de door de klankbord Schiphol georganiseerde avond van gisteren. Onze fractie was verheugd dat er, ondanks de zeer krappe voorbereidingstijd, zoveel organisaties en betrokken burgers van Aalsmeer en Kudelstaart in de raadszaal aanwezig waren. Zowel de bijdrage van BWA, vertegenwoordigd door enkelen van de 300 aangesloten leden, als de heer Van der Laan, namens de 200 leden van de HBAK, maar ook de bijdragen van alle anderen zijn ons welkom. Vastgesteld is dat er in ieder geval een duidelijke rode draad is te trekken door alle insprekers. Zo hier en daar wordt het door insprekers anders verwoord, maar de boodschap blijft hetzelfde: geen uitbreiding van de vliegbewegingen. Waar de één pleit voor

een handtekeningenactie, ziet de ander meer in een juridische procedure. Duidelijk is het ook geworden dat er behoorlijk wat bereikt kan worden door een betere en bredere communicatie. Dit gehoord hebbende heeft de klankbordgroep het initiatief genomen om een motie op te stellen die vanavond in stemming wordt gebracht, en waar de steun van Absoluut Aalsmeer geen punt van discussie zal zijn. Ook de suggestie om alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart persoonlijk te benaderen door middel van een brief, met daarin aangegeven op welke wijze de inwoners hun klachten kunnen uiten, of de App van Explane kunnen installeren, en waar verschillende websites te vinden zijn met de informatie over alle zaken waarover ik hierboven heb gesproken, kan onze goedkeuring krijgen. De fractie van Absoluut Aalsmeer voelt ook veel voor het initiatief om steun te verlenen aan BWA om een juridische procedure op te starten. We leggen dan wel neer dat het namens alle inwoners van de gemeente Aalsmeer gebeurt en niet alleen namens de leden van BWA. Het zou volgens de fractie van Absoluut Aalsmeer goed zijn wanneer de beide organisaties, BWA en HBAK, samen optrekken. Ook de bewoners van de Uiterweg zijn zich aan het organiseren. Hen roepen wij ook op om aansluiting te zoeken bij de andere organisaties en de krachten te bundelen. De opmerking over het sensornet lijkt ons goed, misschien kan het college in die richting eens kijken of dat haalbaar is. Deze sensors meten niet alleen het geluid, maar ook de stikstof en het fijnstof. Verder zijn er opmerkingen gemaakt over het teruggeven van SLS-gelden, af te zien van verdere aanleg van parkeerterreinen ten behoeve van schipholparkeren, ons aan te sluiten bij Greenpeace Natuur & Milieu, het actief benaderen van de huisartsen en ook de scholen betrekken in de informatievoorziening, worden door onze fractie in overweging genomen. Ook de opmerking over het aanvragen van SLS-gelden ten behoeve van het aanleggen van een sensornet lijkt ons vooral een ludieke actie, maar wel een serieuze. Geschrokken zijn wij ook van hetgeen wat mevrouw Spring in 't Veld gisteren heeft aangegeven. Zij heeft geen enkele reactie mogen ontvangen op verstuurde filmpjes en mails aan Tweede Kamerleden. Dit is echter wel in lijn van de berichten die ons nu bereiken, op de uitnodiging van de vaste Kamercommissie op de klankbordgroep Schiphol van Aalsmeer, zijn er een paar partijen die hebben afgezegd. De rest van de Kamercommissieleden reageert gewoon niet. Misschien moeten we onze wethouder, zijn partijgenoten ook eens uitnodigen zoals in de Haarlemmermeer is gebeurd. Ik stel graag mijn fiets ter beschikking en weet nog wel een leuke stopplaats op de Hoge Dijk. Dan kan ook mevrouw Van Nieuwenhuizen eens ervaren wat het betekent als er om de 45 seconden een vliegtuig op 100 meter overkomt. Mijnheer de voorzitter, ik kan het niet laten om ook nog een opmerking te maken waar het gaat over de luchthaven Lelystad. Eén van de redenen dat Lelystad nog niet open gaat is de vrees voor fijnstof. De omwonenden zijn dus voorlopig gevrijwaard van hetgeen wij in de omgeving van Schiphol al jarenlang inademen. Wij vragen ons af of we in dat opzicht minder zijn dan de omwonenden van Lelystad. Het is ook duidelijk geworden dat ook een gemeente kan procederen tegen het door het Rijk genomen beslissing. De fractie van Absoluut Aalsmeer wil het college vragen om in de begroting een zeer ruim bedrag te reserveren om de in Den Haag genomen beslissing juridisch aan te vechten. We hebben het tenslotte over de leefbaarheid van onze gemeente, en dus van onze inwoners, en daar moeten we voor vechten. Onze fractie roept alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart op om de petitie te ondertekenen die op dit moment op de diverse media rond gaan. We kunnen nog wel vier pagina's vullen met alles wat zich op dit moment in onze omgeving afspeelt, maar dan vallen we in herhalingen. Het is eerder genoemd, genoeg is genoeg, maar inmiddels kunnen we dat uitbreiden met, en dan kijk ik even naar de VVD, te veel is veel te veel. Ik dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank. Het woord is aan D66, mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Ja. Dank u wel, voorzitter. Fijn dat we het gesprek kunnen voeren en dat we

een statement kunnen maken. Richting minister, voor en namens onze inwoners, wiens belangen wij allen dienen. En dank u ook allemaal voor uw aanwezigheid hier, ik ben bijzonder blij met deze grote opkomst. Leefbaarheid en veiligheid, onlosmakelijk aan elkaar verbonden, maar op dit moment de inzet van de discussie rondom de mogelijke uitbreiding van Schiphol. Met de nadruk op mogelijk, omdat er mensen zijn die geloven dat je groei, leefbaarheid, en veiligheid met elkaar in balans kunt brengen. D66 denkt dat dat niet mogelijk is. Sterker nog, wij pleiten voor krimp. En gisterenavond, tijdens een bijzondere bijeenkomst van de raad, bewoners, en bewonersvertegenwoordigingen, werd eens te meer de wanhoop, frustratie, en boosheid om het huidige en toekomstige beleid duidelijk. Genoeg is genoeg. Het huidige is te veel. De jeugd heeft de toekomst. Niet zomaar wat uitspraken, maar uitspraken die we de laatste tijd steeds vaker horen. Het onlangs uitgebrachte RIVM-rapport over fijnstof heeft bij velen de alarmklok doen slaan. De jeugd ís de toekomst, maar wat bieden wij hen als wij nu rommelen met de gezondheid van omwonenden? Als de uitslagen over fijnstof al zo slecht zijn, dan kijk ik met angst en beven uit naar de uitslag van het onderzoek naar de gevolgen van ultrafijnstof. Met meer vluchten neemt de uitstoot van ultrafijnstof alleen maar toe, net als de uitstoot van CO_2 en stikstof. D66 ziet dan ook graag een juridisch onderzoek of de uitspraak van de Raad van State inzake Lelystad en het stikstof ook van toepassing is op de situatie in Aalsmeer. Het staat niet onbetwist vast dat Schiphol de motor is van de economie. De echte motor van de economie zijn hardwerkende mensen, consumenten, en onze inwoners en ondernemers. Als we echter spelen met de gezondheid van deze mensen, dan zal de motor binnen afzienbare tijd ziek worden en stil vallen. Slapeloosheid, fijnstof, CO_2, hoe meer we hieronder lijden, hoe groter de kans dat mensen ziek worden, wat grote gevolgen kan hebben voor de economie. De stillere vliegtuigen waar de minister over spreekt, volgen elkaar vaak binnen een minuut op, waardoor de overlast alleen maar toeneemt en omwonenden last hebben van continu lawaai. Rust is dan ook ver te zoeken. D66 vindt dit zeer zorgelijk, het mag niet gebagatelliseerd worden. Rust is ook iets waarvoor recreanten naar Aalsmeer komen. Recreanten die we graag verwelkomen, en waar we ook ruimte aan willen bieden. Jachthavens lopen echter leeg, omdat recreanten liever van de rust genieten op het Braassemermeer of de Kaager plassen en geen zin hebben in de vele overkomende vliegtuigen op zaterdag en zondag. Ook economisch gezien raakt de overlast Aalsmeer en Kudelstaart, kunnen we alleen maar spreken van last, en is er van balans überhaupt geen sprake. De minister schrijft in haar brief van 5 juli jongstleden dat, en ik citeer: "De luchtvaart brengt voor mensen ook hinder met zich mee. Voor hen zijn de lusten en de lasten niet meer in balans.". In haar tekst bagatelliseert zij hiermee de hinder en overlast die inwoners dagelijks ervaren, en wat in de toekomst alleen maar meer en erger wordt. Het benoemen van een onbalans tussen de lusten en lasten is voor D66 een teken van onwetendheid over wat voor inwoners lusten en lasten zijn. D66 maakt zich ook grote zorgen om de veiligheid. Vorige week viel mij op dat het geluid plotseling zo anders was. Er werd wederom geland op de Zwanenburgbaan, maar er kwam een ander geluid bij. Ik zag toen dat andere toestellen de aanvliegroute kruisten richting Uithoorn - Amstelveen. En toen ik op Flightradar24 keek wat er gebeurde, bleken dit toestellen te zijn die deze route gebruikten om aan te vliegen op de Buitenveldertbaan die op dat moment als landingsbaan werd gebruikt. Uit de gegevens kon ik opmaken dat tussen diverse toestellen minder dan 2500 voet zat. Als ik dan vervolgens lees dat Luchtverkeersleiding Nederland nu al niet de capaciteit heeft de huidige hoeveelheid vliegtuigen te verwerken, vraag ik me af hoe het in hemelsnaam kan dat er op deze manier bewust gespeeld wordt met de veiligheid van de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart, laat staan wat het voor de toekomst betekent. We hebben het gisterenavond een inwoner al horen zeggen: is Aalsmeer niet langzamerhand Groningen 2 aan het worden? En een tijdje geleden hoorde ik een inwoner van Eindhoven zeggen dat zij het afvoerputje van Nederland dreigen te worden. Wel, het begint erop te lijken dat Aalsmeer en

Kudelstaart het afvoerputje van Nederland zijn. Nee, ik verhuis niet. Ik ben hier geboren en getogen, en ik heb Schiphol zien groeien. Als klein meisje keek ik zo'n 50 jaar geleden vol ontzag naar de enkele toestellen die dagelijks opstegen van de Kaagbaan. En nu zie ik met tussenpozen van nog geen minuut continu toestellen langskomen. Leefbaarheid, veiligheid, en gezondheid staan al heel lang niet meer op nummer 1, en ik ben bang dat we met z'n allen hiervoor de rekening gaan betalen. Maar het is juist Schiphol die deze rekening gepresenteerd moet krijgen, voor ons plezier in de tuin, en de gezondheid van onze kinderen en kleinkinderen. D66 steunt van harte de initiatieven vanuit bewoners en bewonersvertegenwoordigingen. We geven het college dan ook de overweging mee te kijken naar de bereidheid een financiële bijdrage te leveren tegen de rechtszaken welke de BWA wil aanspannen, en een goede communicatie te verzorgen richting onze inwoners, waarbij we in de strategie ook de expertise van bewoners moeten benutten, en daar ook de scholen en huisartsen bij betrekken. Maar ook het omarmen van de petities en de uitspraken rondom Lelystad en of deze van toepassing zijn op Aalsmeer. D66 is voor krimp, en die krimp is te realiseren, zoals studies aantonen. De werkgelegenheidseffecten zijn sterk overschat, en naar verwachting weten mensen de weg naar ander werk te vinden zoals de recreatieve sector. De hubfunctie, mogelijk gemaakt door afspraken aan de Alderstafel, is ingevuld met de groei van Locals Carriers, en niet door het strategisch netwerk te versterken. De milieuwinst die de bewoners ten goede zou komen is niet ingelost, het tegendeel is zelfs het geval. Krimpen, en verplaatsen. Inzetten op goed en goedkoper openbaar vervoer is langetermijndenken, en beter voor mens en milieu. In het verlengde daarvan vindt D66 dat Aalsmeer moet stoppen met faciliteiten verlenen aan Schiphol. Dus geen schipholparkeren meer, ook omdat dit veel overlast en uitstoot van uitlaatgassen met zich mede brengt. We kunnen niet enerzijds roepen "genoeg is genoeg" en anderzijds ruimte bieden aan parkerende vakantiegangers met spotgoedkope tickets. Voorkomen is beter dan genezen. D66 wil niet dat het eerst heel erg fout gaat voordat de ernst van de huidige situatie doordringt bij de minister. We willen geen rondvliegende dakpannen die kinderen kunnen verwonden. Vieze luchtfilters, die laten zien wat we inademen, en korte nachten waardoor we oververmoeid raken en uiteindelijk ziek worden. D66 steunt de motie en wil bij deze ook de wethouder een steun in de rug geven voor zijn optreden. Laten we vooral met elkaar in gesprek blijven, met een goede strategische communicatie, waarbij we de expertise uit de Aalsmeerse en Kudelstaartse samenleving benutten, en de financiële ondersteuning leveren voor het nemen van juridische stappen, en op deze manier gezamenlijk de strijd aangaan voor een gezond, leefbaar, en veilige toekomst voor onze kinderen. Dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank, mevrouw Keessen. Ter afronding van de eerste termijn gaan we naar de PvdA, de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Groei moet men verdienen. De minister sprak afgelopen vrijdag de intentie uit om Schiphol te laten groeien naar 540.000 vluchten. Schiphol, stelde zij, moet de groei verdienen door extra in te zetten op hinderbeperking, verduurzaming, en veiligheid. Er zal streng worden gekeken of Schiphol extra vluchten verdient, zei de minister. Die groei mag echter niet zonder clausules plaatsvinden. De luchthaven moet deze extra vluchten verdienen door schoner te vliegen, door geluidsarmer te vliegen, door minder nachtvluchten uit te voeren, en door veiliger te vliegen. Geen groei op de automatische piloot dus, maar een groei die stapje voor stapje moet worden verdiend nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. En dat toevallig nu de raad net met reces is. Kennelijk is groeien een beloning voor goed gedrag, en klaarblijkelijk is niet kunnen groeien een straf voor de luchthaven. Gek is het wel. En als je die lijn van de minister doortrekt, is het een straf voor Aalsmeer en Kudelstaart. Immers, door de groei van Schiphol groeit Aalsmeer niet. Het wordt

niet leefbaarder. De bouwopties worden verder beperkt, en de gezondheidsrisico's nemen toe door fijnstof. Groei moet je kennelijk verdienen. Waarmee Aalsmeer en Kudelstaart groei kunnen verdienen, is niet helemaal duidelijk. Dit wisten we toch van tevoren, die overlast? De grootste zeurders in Aalsmeer zijn die mensen die er net zijn komen wonen. Naast dat deze drogreden oorzaak en gevolg omdraaien, wat is dan het alternatief? Maar niet wonen, hier niet geboren worden, hier niet opgroeien, en als je er dan wel de pech hebt om te wonen, gewoon maar vertrekken. Deze dooddoeners zijn zo langzamerhand letterlijk te nemen. Voor de Partij van de Arbeid verdienen de inwoners van Aalsmeer een goed leefklimaat, verdienen Aalsmeerders een goede gezondheid, en verdienen een goede nachtrust. En dat verdienen ze door gedrag. Of niet door gedrag, mevrouw Van Nieuwenhuizen, maar dat doen ze omdat ze daar recht op hebben. Stillere vliegtuigen is een illusie. Aangezien ze 20 tot 30 jaar moeten meegaan, is de vloot niet zomaar vervangen. De huidige vloot is niet in 2021 magisch stiller. Het heeft, hoewel het inkopen van de Staat bij KLM Air France dit misschien wel als doelstelling heeft, maar als dat het geval is, juichen we het toe. Minder nachtvluchten leidt tot een hogere concentratie vluchten overdag. Meer geluid overdag, meer fijnstof overdag, en dat veiliger vliegen is wel aardig, in de lucht valt de file met vliegtuigen alles mee. De ellende doet zich voor als ze naar beneden komen. Het taxiën is al moeilijk genoeg voor deze peiler van de Nederlandse economie. Ze klappen om de haverklap om elkaar. Een hogere druk maakt het manoeuvreren van kisten op de grond niet eenvoudiger. Misschien verdient Aalsmeer wel meer aandacht. En hoe we invloed krijgen op de besluitvorming in Den Haag? Door geluid te maken. Het is wel genoeg zo, genoeg is genoeg. Dat doen we op meerdere manieren. Het college manifesteert zich nadrukkelijk op het Schipholdossier, en we hebben een fantastische jonge wethouder die zich hier uitdrukkelijk voor in zet. De raad komt eigenlijk nu terug van reces, en komt naast alle andere zaken die we gewoon al doen, extra in actie. Gisteren was hier een goed voorbeeld van. De bereidheid van alle betrokkenen om vijf voor twaalf toch te komen, vonden we als Partij van de Arbeid een groot goed. Die betrokkenheid siert. We zullen meer geluid moeten maken en aandacht moeten blijven vragen, bijvoorbeeld door te onderzoeken welke gerechtelijke procedures er mogelijk zijn. Het stoppen van Lelystad is gelukt op basis van stikstof. De Raad van State besloot om het Nederlandse stikstofbesluit ongeldig te verklaren. Maar kijk ook naar het initiatief van BWA om op basis van het Europese verdrag voor de rechten van de mens een civiele procedure te starten. Bekijk de juridische mogelijkheden en faciliteer waar het ook maar half kan. Gebruik de middelen die we hebben als gemeenteraad van Aalsmeer en van Kudelstaart. Groei moet je verdienen. En voor de Partij van de Arbeid geldt, net als Schiphol dat moet verdienen, die groei, dan geldt dat ook voor het huidige kabinet. Steun moet verdiend worden, door heldere, meetbare, en daadwerkelijk overlast verminderende maatregelen af te dwingen. Dan wel met de gang naar de rechter, of op alle andere manieren die ons tot de beschikking staan. En ik dank u.

De voorzitter: Dank voor uw bijdrage, de heer Buisma. En ik zou graag aan de wethouder willen vragen om te reageren in eerste termijn. Er is een motie ingediend, unaniem, is ondertekend, en er zijn ook een aantal vragen gesteld met betrekking tot de mogelijkheden van een juridische procedure. Het lijkt met goed dat het college zijn zienswijze daarop geeft. Wethouder Van Duijn, aan u het woord. De heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, hij doet het. Voorzitter, ik zou de wethouder via u ook willen vragen om in te gaan op zijn visie op de brief zoals die afgelopen is verschenen en waar we vandaan komen en waar we volgens hem naartoe gaan, dus dat hij dat ook meeneemt in zijn verhaal.

De voorzitter: Mooie aanvulling. We vragen het de wethouder.

De heer Van Duijn: Voorzitter. Je kunt de brief die de minister op 5 juli aan de Kamer heeft gestuurd, op twee manieren lezen. Je kunt hem lezen vanuit vertrouwen. Dat zou je kunnen doen als je hier voor het eerst komt, als je voor het eerst met het Schipholdossier te maken hebt. En dan zie je een minister die het opneemt voor de omwonenden, een minister die leefbaarheid wil verbeteren. Je kunt deze brief ook lezen vanuit een gezond, en terecht denk ik ook, wantrouwen. Wantrouwen van iemand die de eerdere ontwikkelingen rondom Schiphol heeft meegemaakt. En dan zie je een minister die de deur open zet voor Schiphol om door te groeien naar 540.000 vliegbewegingen, met voorwaarden die op dit moment nog geen enkele garantie geven voor hinderbeperking. Ik kies ervoor om de brief op de laatste manier te lezen, met een gezond wantrouwen, en dat doe ik, daarom is het ook goed dat de heer Fransen nog even vraagt om het ook een wat historisch perspectief te geven, dat doe ik vanuit het perspectief waar we vandaan komen, het Aldersakkoord dat in 2008 is gesloten. Het akkoord waar de bestuurders en de omgeving destijds over zeiden: dit is een mooi akkoord, dit gaat iets opleveren voor de omgeving. We gaan geluidspreferentieel vliegen, dat betekent dat we de Polderbaan en de Kaagbaan als primaire banen het meest gebruiken, want die gaan over het minst dichtbevolkte gebied, en de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan, en de Buitenveldertbaan als secundaire banen, omdat ze zo dicht op dichtbevolkt gebied liggen. Mooi. We gaan hinder beter in kaart brengen, we gaan hinderbeperkende maatregelen uitvoeren, we gaan daar echt werk van maken. Als we daar nu op terug kijken, zien we dat de Aalsmeerbaan inmiddels bijna net zo vaak wordt gebruikt als de Kaagbaan, ondanks het strikt preferentieel vliegen. We hebben een rapport Zuidoosthoek waarin is uitgezocht welke hinderbeperkende maatregelen voor dit gebied we uit zouden kunnen voeren, en eigenlijk staat achter elke maatregel "kan niet", om wat voor reden dan ook. We hebben om veiligheidsredenen allerlei extra vluchten erbij gekregen, zichtmaatregelen, en het resultaat, voorzitter, is dat sinds 2001 Schiphol 23% gegroeid is, en de groei op de Aalsmeerbaan 90% is. Ik zal daar nog even de cijfers van de afgelopen vier jaar bij geven. De Aalsmeerbaan 31% groei, de Zwanenburgbaan 50% groei, de Buitenveldertbaan -10%, en de Kaag- en Polderbaan allebei 1%. Voorzitter, zo'n 3 jaar geleden hebben wij gezamenlijk als college en raad gezegd dat we naar een andere aanpak moeten. De wedstrijd rondom cijfers en de strijd daarom die verliezen wij steeds. We hebben niet de capaciteit om daar tegenin te gaan, om al die berekeningen, om de luchtverkeersleiding, om de ministeries daarop aan te vechten, en we hebben gezegd: we moeten het verhaal vertellen van de mensen die hier in Aalsmeer en in Kudelstaart elke dag te maken hebben met de groei van die luchtvaart. Dat hebben we gedaan met de Position Paper, de mensen achter de cijfers. Eigenlijk zijn we daar begonnen om te zeggen richting de minister, de minister zegt steeds: Schiphol moet kunnen groeien in balans met de omgeving. In het Position Paper hebben we gezegd: minister, kom alsjeblieft langs, loop hier een rondje, praat hier met mensen, overnacht hier desnoods, en zeg dan nog een keer met droge ogen of er echt sprake is van balans met de omgeving. Want of je nou wil groeien of niet, die balans is er nu ook al niet. Dat constateren wij met z'n allen, en dat dragen we ook op die manier uit. Het is nu al te veel, dat werd net ook al een paar keer aangehaald. Voor die aanpak is veel aandacht gekomen. Uiteindelijk heeft Aalsmeer ook eindelijk een plek in het college van advies aan de zogenaamde Alderstafel bemachtigd, en dat is van korte duur geweest. Is dat goed, is dat slecht, weet ik niet. De omgeving, de bestuurders van zo'n 40 gemeentes, 4 provincies, hebben in januari een heel stevig signaal afgegeven richting Hans Alders, die een akkoord heeft opgesteld, een advies richting de minister. Dit gaan we niet doen. Hinderbeperkende maatregelen, die konden de afgelopen 10 jaar toch niet? Waarom kunnen ze dan nu opeens wel? Laat het eerst maar eens zien. Eerst zien, dan geloven, dat is de lijn geweest die al deze gemeenten en provincies en bewonersvertegenwoordiging en de milieufederatie hebben ingezet, en daarmee is het akkoord

gesneuveld. De minister moet aan de bak. Nou, dat doet ze. Ze stuurt nu een brief naar de Kamer, en het is net ook al aangegeven, daar zitten misschien op het eerste gezicht best een aantal goede punten in. De minister begint haar brief met te zeggen: eerst zien, dan geloven. Sluit aan bij onze visie, zou je zeggen. Ze wil de regels verankeren op korte termijn. 500.000, 32.000 nachtvluchten op korte termijn vastleggen in een luchthavenverkeersbesluit, zodat er ook eindelijk gehandhaafd kan worden. Ze wil aanpak schadelijke emissies, aantoonbare hinderreductie, minder nachtvluchten, andere aan- en uitvliegroutes, minder gebruik van de secundaire banen en verbetering van de leefomgeving. Positief? Deels, maar met een hele grote maar. Er is heel veel onduidelijkheid over de te realiseren maatregelen. Waarom zou het nu wel kunnen? Waarom zou het nu opeens wel allemaal kunnen? En dan, wat gebeurt er dan? Over drie jaar vliegen we niet opeens met andere vliegtuigen, maken de motoren niet opeens minder geluid, stoten ze niet minder uit. Waar zit dan die hinderbeperking? En de winst die daarmee wordt gehaald, geldt die dan vanaf 2008, of vanaf 2021, wat betekent voor wat er de afgelopen jaren is gedaan? Maar vooral ook, wat is hinder? Wat is hinder en hoe gaan we dat nou objectief meten? Hinder is niet alleen geluid. Hinder is ook de stroom van vliegtuigen zonder rustmoment die maar over blijft denderen. Hinder is ook gezondheid, hinder is ook leefbaarheid. En hinder is ook de onzekerheid. Onzekerheid over je gezondheid, onzekerheid over je woonomgeving. Misschien woon je hier nu nog wel fijn, maar wat als deze groei zich door blijft zetten? Kun je dan over 10 jaar je huis nog wel verkopen als je hier weg wilt? Ook dat is hinder. En als we al daadwerkelijk al deze dingen kunnen realiseren, dan blijft voor mij nog steeds de vraag staan, weegt dat dan wel op tegen de lasten? Als je nu 300 vliegtuigen per dag over je dag krijgt, met 70 decibel, en dat worden zo meteen 500 vliegtuigen met 65 decibel, is dat dan winst? Dat is een retorische vraag. Kortom, voorzitter, eerst zien, dan geloven. Dit blijft voor mij bovenaan staan. En ik wil, voordat ik op de motie in ga, afsluiten, want ik weet dat er ook een hoop mensen meekijken en ik hoop de minister ook. Ik wil twee oproepen doen, en daar wil ik mee afsluiten. De eerste oproep is richting Schiphol. Dick Benschop, de CEO van Schiphol, die zegt steeds dat hij een goede buur wil zijn, dat hij de relatie wil verbeteren en dat hij wil werken aan het vertrouwen. Mijn oproep richting hem, richting Schiphol is: maak serieus werk van hinderbeperking. Als je echt een goede buur bent, dan heb je daar helemaal geen akkoord voor nodig, dan heb je daar helemaal geen luchthavenverkeersbesluit voor nodig, en dan heb je daar geen ministerieel besluit voor nodig. Wees een goede buur, doe dat gewoon, ga niet zitten wachten. En richting de minister, ik doe die oproep toch maar weer: kom langs. Kom langs en ervaar dat er nu al geen balans is met de omgeving. Stop met het groeien om het groeien. Behandel Schiphol als een bedrijf als alle anderen. En alsjeblieft, plaats welzijn boven welvaart. Voorzitter, de motie. Sympathiek. Nee voorzitter, serieus, ik heb waardering ook voor hoe u dit als raad heeft aangepakt. De eensgezindheid die daaruit straalt. Ik heb daar enorm veel aan als ik in de regio met dit verhaal weer naar buiten ga, als ik richting de Tweede Kamer ga, richting de minister, dan helpt het mij enorm dat u als raad dit signaal ook geeft, hier vanavond in, het reces is eigenlijk al begonnen, en u zit hier met z'n allen. De tribune zit vol, zelfs op de gang zitten mensen. Dat is een stevig signaal en dat wil ik ook gebruiken om weer mee te nemen. Een aantal punten bij de motie, ja, u schrijft over het aantal klachten. Het is niet zo dat dit nieuwe rijksbeleid enkel op basis van het aantal klachten wordt geformuleerd. Wel vindt er een analyse plaats van de top-20 klachten, en daaruit worden dan weer hinderbeperkende maatregelen onderzocht. Daar moet je altijd mee oppassen zeg ik dan inderdaad bij beleid baseren op klachten, want als er één keer wordt gevlogen over de Zwanenburgbaan, noordelijk met een bocht over Amsterdam, dan wordt er in 1 uur meer geklaagd dan dat wij met z'n allen in een jaar klagen. En als dat betekent dat je op zo'n top-20 je beleid gaat aanpassen, daar zijn we mooi klaar mee. Dus goed dat u die oproep doet. Ik nuanceer het dat het rijksbeleid niet enkel daarop wordt gemaakt, maar ik neem dat ook zeker

mee. Ten aanzien van het dictum, het eerste punt heb ik verder geen opmerkingen. Tweede punt zegt u maak een communicatiestrategie. Die hebben we natuurlijk, zou ik daar ook bij zeggen en die wil ik ook graag met u delen. Ook vanuit de BRS, de Bestuurlijke Regie Schiphol is een communicatiestrategie en een lobbystrategie opgesteld. Het voelt wat ver om die nu hier helemaal te gaan vertellen hoe die in elkaar steekt. Dat is misschien ook niet heel erg handig om dat hier te doen. Maar ik kan u wel vertellen dat ik samen met de gedeputeerde die voorzitter is van deze club de lobbygesprekken met Tweede Kamerleden voer, dat we dat ook veel en uitvoerig doen, dat daar het verhaal wat ik hier vertel en wat u ook vertelt, het verhaal van die mensen achter die cijfers en van ons Position Paper een heel nadrukkelijke rol speelt. Dus dat neem ik zeker mee en mijn advies zou ook zijn omdat ook gewoon het leidende principe te laten zijn in zo'n communicatiestrategie. Ik deel dat ook graag met u. En als u vindt dat we daar nog steviger op door moeten gaan of op een andere manier, dan hoor ik dat graag. U heeft dat zelf ook al aangegeven als klankbordgroep Schiphol, om met beeld iets te laten zien, want als die Kamerleden dan niet hier naartoe komen of de minister, dan moeten we ze ook goed laten zien hoe het hier dan is en vertellen, en dat kunnen we op een best professionele manier doen door dat met beeld te doen. Bij het derde punt heb ik verder geen opmerkingen. Ik heb nog een opmerking richting de heer Kuin, want die deed een oproep aan mij om mijn partijgenoot op te roepen. Nu is het zo dat er één iemand heeft gereageerd op het werkbezoek en dat is toevallig net mijn partijgenoot, en die komt. Dus dat zit goed.

De heer Kuin: Als ik gelijk even mag reageren hierop? Het was niet bedoeld naar uw partij, het was bedoeld naar de partij van de VVD, de wethouder VVD, hier niet aanwezig. Maar die heeft collega, in de Haarlemmermeer heeft haar zo ver gekregen dat Cora van Nieuwenhuizen op de fiets door Rijsenhout is gereden, en dat zou ik ook wel willen hier in Aalsmeer. Maar dat strookt met de oproep die u doet.

De heer Van Duijn: De minister die daar was is zelfs nog weer van een andere partij, maar goed, die is hier ook vertegenwoordigd. Dus dat komt vast goed. Tot zo ver, voorzitter.

De voorzitter: Nou, misschien is het goed om namens het college nog even kort in te gaan op een aantal vragen die oprezen over een mogelijke juridische procedure en het reserveren van geld in de begroting om daar eventueel namens de gemeenschap gebruik van te maken. Graag de visie van het college daarop.

De heer Van Duijn: Ja voorzitter, wij zijn vaak in gesprek met de stichting die genoemd is, Behoud Woongenot Aalsmeerbaan. Ik spreek de heren in dit geval regelmatig. Maar ik kan hier niet vanavond zeggen of wij juridische stappen gaan steunen omdat ik op dit moment nog niet een goed genoeg beeld heb van wat die juridische stappen dan precies zouden moeten zijn, wat het zou moeten kosten, en wat het moet opleveren. Maar we blijven die gesprekken gewoon voeren dus ik zal ook, en dat zeg ik graag toe, dat ik met, nogmaals een gesprek ga voeren met Behoud Woongenot Aalsmeerbaan om van hen ook wat meer duidelijkheid te krijgen over waar dat dan precies over zou moeten gaan en waar zich dat dan op zou moeten richten. De begroting, daar gaat u zelf over, dus als u dat belangrijk vindt, dan moet u denk ik, de kadernota hebben we net gehad, bij de begroting of een ander moment in de P&C-cyclus daar het college de opdracht toe geven.

De voorzitter: Hartelijk dank voor uw reactie in de eerste termijn. Er is heel veel gezegd in de eerste termijn. De wethouder heeft namens het college ook uitvoerig gereageerd. Ik kijk even of er behoefte is om nog een aanvullende tweede termijn te hebben of dat er nog vragen zijn, te beginnen bij GroenLinks.

De heer Fransen: Er zijn geen vragen, en u bedoelt vragen aan het college op dit moment? Nee, die zijn er niet.

De voorzitter: Of aan uw collega's. Of nog een nader statement, dat mag natuurlijk ook.

De heer Fransen: Nader statement zeker wel. GroenLinks is heel tevreden dat we zo eensgezind hierin zijn. Ook zeker complimenten aan de hier aanwezige politieke partijen die ook landelijk verantwoordelijkheid dragen en die hier toch gewoon zeggen wat ze vinden en niet zich in bochten draaien, maar gewoon zeggen hoe het zit. Dat vind ik heel goed, dus complimenten daarvoor. Ik ben ook heel blij met de opmerking van het college dat niet uitgesloten wordt om geld te reserveren voor juridische procedures, en natuurlijk moeten we eerst in de inhoud duiken om te zeggen voordat je dat doet. Dat snap ik heel erg goed, en dat vinden wij zelf ook. Maar het feit dat we het niet uitsluiten met elkaar, dat vind ik een mooi punt. En het is toch zoeken naar: hoe kun je deze strijd voeren, hoe doe je dat? Als ik naar mijn eigen ervaring op dit dossier kijk, dan ben ik jarenlang redelijk goedgelovig geweest. De wethouder heeft dat ook gezegd. Het Aldersakkoord, het zag er goed uit, er is ook niks uitgedraaid. Het ziet er nu weer goed uit, zou je kunnen zeggen, met die brief. En ik vertrouw het niet en ik geloof het gewoon niet. Dus moeten we andere dingen doen. Nou, en op dat punt staan we nu, en daar heeft u als bevolking gewoon recht op dat we daarin beschermd worden. Het is niet, maak het een beetje leuker, het is dik onder een ondergrens gedoken, wat er nu gebeurt. En dat kan niet, daar moet gewoon wat aan gebeuren. En u mag op ons rekenen dat we daarvoor staan als raad en dat we ons daarvoor in gaan zetten. En debatteren met de raad over iets waar je het helemaal mee eens bent, dat is ingewikkeld.

De voorzitter: Dank voor uw tweede termijn. De heer Verlaan van het CDA.

De heer Verlaan: Ja, aansluitend bij de laatste opmerking van de heer Fransen. Waar we het zo eens zijn met elkaar valt het niet mee om elkaar ergens op te bevragen. Ik denk dat iedere partij vanuit zijn eigen standpunt de accenten op de juiste plek gelegd heeft voor zijn of haar meningsvorming. Ik vind het wel ongelofelijk fijn maar ook misschien wel zorgwekkend dat dit dossier zo snel en zo makkelijk zo veel mensen op de been brengt. Maar het is ook nogal wat. Het is ook zoals wij in ons betoog hebben gezegd: we willen gewoon onze leefbaarheid terug. En wat dat betreft denk ik dat wij als raad hier met nuances, ieder op zijn eigen manier, allemaal exact hetzelfde willen, en daar moeten we voor gaan. En daar willen we ook voor gaan, en wij zien nadrukkelijk daar de mogelijkheden voor om via onze collega's, zoals ik ook aangegeven heb, en in Den Haag, maar vooral ook in Brussel, er moet gewoon iets gebeuren waardoor het eigenlijk, de vliegschaamte wat toe gaat nemen en we eerder en liever in een trein stappen. Maar ja, zolang het verschil nog meer dan 100% is op het moment dat je een treinkaartje naar Londen koopt of een vliegticket boekt, dan is de wereld een beetje ondersteboven. En daar wil ik het eigenlijk graag bij laten, en bedankt voor ieders inbreng tot zover.

De voorzitter: De heer Abbenhues, VVD.

De heer Abbenhues: Dank u wel, voorzitter. Ik kan me aansluiten bij de woorden van GroenLinks en CDA. Het is voor de politiek best lastig om actie te voeren. En ik begrijp ook dat onze inwoners zich afvragen, wat doet de raad nou? Of, wat doet de wethouder nou? Of, wat doet de politiek nou voor Aalsmeer? Ik geef toe, dat is niet zichtbaar, of niet zo zichtbaar, maar, zoals de heer Fransen ook al zei, alle partijen zijn eensgezind. En er is een klankbordgroep Schiphol waarin specialisten van alle fracties heel regelmatig bijeenkomen samen met de wethouder,

samen met de ambtenaar om over Schiphol te praten, om over onze strategie te praten. En ik kan u aangeven dat alle partijen op één lijn zitten en dat we onze wethouder, die fantastisch werk doet, 100% steunen. En tuurlijk, vanavond hebben we allemaal ons verhaal gehouden. En iedere partij zit er net even anders in. Maar ik kan vanuit de lokale VVD zeggen dat wij de richting van het kabinet niet volgen. Wij zijn tegen meer vluchten over Aalsmeer, wij zijn tegen meer overlast voor Aalsmeer, en het is nu al veel te veel. Wij zullen blijven overeenstemming zoeken met alle andere fracties om te kijken hoe we deze overlast voor Aalsmeer en Kudelstaart zoveel mogelijk kunnen beperken.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. De heer Martijn.

De heer Martijn: Dank u wel, voorzitter. Ja voorzitter, een korte aanvulling nog op het betoog van mijn collega de heer Kuin. Voorzitter, wij zijn al 30 jaar of langer aan het praten over Schiphol en alle problemen. Er liggen stapels dikke rapporten wat wel en wat niet kan. Ik vind dat wij voor onze Aalsmeerse burgers alles uit de kast moeten halen richting de regering, richting de minister, om dit tegen te gaan. En daar kan je natuurlijk over heel veel dingen praten, je kan in overlegsituaties, overal in de provincie, bij het ministerie gaan. Maar uiteindelijk is er maar één die beslist of iets wel of niet kan, en dat is de hoogste rechter die we in Nederland hebben, die het wel of niet toestaat. Ik zou het zeer op prijs stellen als het college, ondanks al het praten en alles wat er moet gebeuren, ook daarnaar gaat kijken, of wij een gerechtelijke procedure strakjes, als het besluit is gevallen door het kabinet, of wij die kunnen doen, en daarvoor dus ook een reservering financieel gaan maken. Ik vind het belangrijk, want ik wil straks als raadslid kunnen zeggen, ook al blijven we weer 20 jaar praten, en misschien leef ik dan niet meer, voorzitter, dat we er alles aan hebben gedaan om voor onze burgers in Aalsmeer op te komen. En dat we over 50 jaar, of als het 2050 is, en het klimaatakkoord is uitgevoerd, want daar hebben we het over, dat wil de regering, dat we straks niet een Aalsmeer hebben waar geen huis meer staat, alleen maar een algemene begraafplaats. Dank u wel.

De voorzitter: Dank voor deze aanvulling. Ik denk dat die vraag in het verlengde van deze vergadering naar de toekomst toe door het college beantwoord gaat worden, maar uw oproep is duidelijk. We geven het woord aan D66, mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. D66 heeft ook geen vragen. Ik denk dat ons standpunt heel duidelijk is en dat we dat helder verwoord hebben. We zijn wel blij met de toezegging van de wethouder dat hij qua juridische stappen daarover in gesprek zal blijven met het BWA en ook, ik ga er vanuit, ook alle andere dingen die benoemd zijn. Daar wil ik het eigenlijk bij laten, dank u wel.

De voorzitter: Tot slot, PvdA, de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja, een tamelijk historische avond die we hier zo met elkaar beleggen. Ik kan me in ieder geval niet heugen dat we ooit eerder teruggekomen zijn voor het reces om raadsvergadering uit te schrijven. Ik kan me ook niet heugen dat we een openbare bijeenkomst belegd hebben waar iedereen voor uitgenodigd werd om in te spreken. Ik ben eigenlijk ongelofelijk trots over dat de inwoners van Aalsmeer hier zo ongelofelijk goed op gereageerd hebben, op stel en sprong op komen dragen. Iedereen was bereidwillig, iedereen gaf tijd en energie hiervoor, en het stemt tot tevredenheid. We doen iets nieuws, daar gaan niet altijd even dingen zo soepel als wij het zouden willen. Het gaat ook niet altijd even goed. Maar we doen iets nieuws, en we hopen we dat dat hogere geluid, of dat meer geluid dat we moeten gaan maken naar Den Haag toe, dat dat een beetje lukt op deze manier.

		De voorzitter: Ik denk dat de wethouder in de eerste termijn voldoende duidelijk is geweest en dat er geen behoefte van het college is aan een tweede termijn. Er is altijd behoefte, maar ik denk in dit verband dat het heel helder is hoe het college er in zit. Ik denk dat we met dit debat goed hebben duiding willen geven aan niet alleen gevoelens die er in de samenleving zijn maar die ook wij als inwoners van onze gemeente voelen. Ik denk dat dit debat daaraan goed heeft bijgedragen. Er ligt nog wel iets voor dat we ter besluitvorming moeten afronden. Dat is een motie met als titel "Leefbaarheid op 1". En ik wil ook voor de kijkers thuis nog heel even goed het dictum, of het besluit met u doornemen, en dat is: We verzoeken het college in te gaan op het voornemen van de minister om dit jaar nog in te gesprek te gaan met de omgeving over hinderreductie, en de maatregelen uit het Position Paper daarbij leidend te maken. Een heldere doelgerichte communicatiestrategie uit te laten werken om de boodschap van Aalsmeer op een zodanige manier in het Parlement in Den Haag te brengen dat die boodschap tot een beweging ten gunste van Aalsmeer leidt. De minister, de vaste Kamercommissie voor de luchtvaart, de Omgevingsraad Schiphol, en het samenwerkingsverband Bestuurlijke Regie Schiphol in kennis te stellen van dit besluit. Wie is daarop tegen? Dan is deze motie unaniem aanvaard.
Rb-3		**Sluiting** De voorzitter: En daarmee zijn wij tevens aan het einde gekomen van deze bijzondere raadsvergadering. Een actualiteitendebat met een grote opkomst van betrokkenheid. Ik denk dat het signaal hier heel duidelijk naar de minister is dat wij hier als gemeenschap een gezamenlijke vuist maken over de leefbaarheid. De wethouder zei het terecht: genoeg is genoeg. Ik denk ook dat we ons daar niet alleen vanuit samenleving, vanuit raad, maar ook vanuit college hard voor moeten maken. Eendracht maakt macht. En net was het applaus bijna niet te onderdrukken, maar ik zou toch de aanwezigen willen vragen, als dit uw instemming kan vinden, dan mag u zich best nu ook even laten horen middels applaus. *Applaus* De voorzitter: Dan rest mij u allen nog hartelijk te danken voor het geduld dat u heeft opgebracht om deze vergadering bij te wonen, wil ik u bedanken voor uw aandacht dat u hier vanavond aanwezig was, dat doet ons als politiek ook erg goed. Ik wens u een goede vakantie en de politiek een goed reces. Tot ziens.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26 september 2019.

, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

CONCEPT BESLUITENLIJST RAADSVERGADERING
D.D. 11 JULI 2019

Aanwezig:
Voorzitter: de heer G.E. Oude Kotte
Griffier : de heer O. van Kolck
Leden: CDA : de dames A.M. Harte-Fokker en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, L.B. Kabout, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels
VVD : de dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.J. van Leeuwen, D.G. van der Zwaag
AA : de dames C. van Hilst-Dekker en G. Holtrop en de heren D. Kuin en R. Martijn
D66 : mevrouw J. Keessen en de heer W. Kikkert
GroenLinks : mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen
PvdA : de heer J.H. Buisma
Portefeuillehouders: mevrouw W.B. Scheltema en de heer R-J. van Duijn
Afwezig: J.G.E. Bouwmeester

Tijd	Agenda punt	Onderwerp	Besluit:
20.05	R-1	Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte Vaststelling van de agenda	Conform vastgesteld
20.10	R-2	**Actualiteitendebat over luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het Vliegverkeer** <u>Portefeuillehouder: R-J.van Duijn</u> **Spreekvolgorde: GL – CDA – VVD – Absoluut Aalsmeer – D66 - PvdA**	

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Op verzoek van de heer Fransen (GL) en mede ondersteund door de fracties van Absoluut Aalsmeer, CDA, D66 en PvdA vindt er in een extra raadsvergadering een actualiteitendebat plaats over de luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer

<table>
<tr><th>M</th><th>Naam Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>M19-8</td><td>Motie Leefbaarheid op één (ingediend raadsbreed)</td><td>Aangenomen met algemene stemmen</td></tr>
</table>

<u>Toezeggingen:</u>
De bestaande communicatie- en lobbystrategie van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt gedeeld met de raad.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Sluiting</td>
<td>De voorzitter sluit de vergadering om 21.15 uur.</td>
</tr>
</table>

Gemeente Aalsmeer

Uitnodiging voor het bijwonen van de Raadsvergadering op donderdag 11 juli 2019, in de raadzaal van het gemeentehuis van Aalsmeer. Aanvang: 20.00 uur.

DE VOORZITTER VAN DE RAAD,

mr. G.E. Oude Kotte

RAAD		
Raadzaal		
Tijd	**Agenda punt**	**Onderwerp**
20.00		Voorafgaand aan de raadsvergadering wordt stilgestaan bij het overlijden van de heer B.J. Wegman, ereburger gemeente Aalsmeer
20.05	R-1.	**1. <u>Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte</u>** **Raadsgriffier: de heer O. van Kolck** **2. <u>Vaststelling van de agenda</u>**
		<u>BEHANDELSTUK</u>
20.10	R-2	**Actualiteitendebat over luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer** <u>Portefeuillehouder: R-J.van Duijn</u> **Spreekvolgorde: GL – CDA – VVD – Absoluut Aalsmeer – D66 - PvdA** Op verzoek van de heer Fransen (GL) en mede ondersteund door de fracties van Absoluut Aalsmeer, CDA, D66 en PvdA vindt er in een extra raadsvergadering een actualiteitendebat plaats over de luchthaven Schiphol, de groei en hinder van het vliegverkeer.

SLUITING