

Gesprek Schiphol in De Pelikaan in Krommenie 19 december 2018

Aanwezig: 13 gedupeerden, wethouder Hans Krieger van Milieu, ambtenaar Yvonne van den Berg en NHD-verslaggever Ron Amesz (woont onder aanvliegeroute in Krommenie en is ervaringsdeskundige).

Er konden een aantal mensen helaas niet aanwezig zijn, maar de opkomst viel niet tegen.

De aanwezigen:

Vanuit de politiek waren aanwezig Romkje Mathkor van GroenLinks, woont in Koog ad Zaan, zij krijgen erg veel klachten van inwoners uit Westzaan en Assendelft, dat het steeds erger wordt daar) en Maikel Kat voorzitter van de lokale partij De Volksstem aanwezig. Maikel is kiesman voor de Polderbaan in de ORS - de Omgevingsraad Regio Schiphol - onderhoudt de website voor het PVZO, het Platform voor Zaanstreek en Omgeving, zit er voornamelijk als bewonersvertegenwoordiger bij.

Overige bewoners: Tim Groot uit Zaandam, een oud-KLM-medewerker met 9 jaar ervaring op Schiphol, thans volgt hij de luchtvaart bij Nederlandse Vereniging van Journalisten, want hij ervaart het toch wel als een probleem; Casper Mekking uit Zaandam, al 3 jaar bezig met (ultra)fijnstof, hoopt dat het bespreekbaar gaat worden (ook de scheepvaart); Rita Melk, voorzitter van KMZ uit Koog aan de Zaan, die ook overlast ervaart, en die al een kleine 30 jaar zich met het Schiphol-dossier bezighoudt; Erna Smit van het H.D. Arinkplein in Krommenie, merkt dat er steeds meer vliegtuigen over haar hoofd vliegen; Henk Visser, Gagarinstraat Krommenie, woont pal onder aanvliegeroutes Polder- en Zwanenburgbaan, vliegtuigen komen recht over hem heen tussen 600 en 700 meter hoogte, werkzaam voor de LBBL - Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart - werkgroep media en politiek; Rein Wasscher, 60 jaar woonachtig in het noordwestelijk deel van Krommenie en zich al heel lang bezighoudend met dit dossier. Hij toont een afbeelding waarop je kunt zien dat juist daar twee aanvliegeroutes bij elkaar komen. Het is net een ritssluiting, en het is soms haast niet meer uit te houden – start half vijf of half zes tot 's avonds laat. 'Het kan eigenlijk niet meer: er moet iets gebeuren. Hij pleit voor weer opnieuw instellen van een aantal meetpunten, heeft een offerte daarvan mee voor de wethouder, om meetpunten in Krommenie en Saendelft te krijgen. Inspraak van – liefst jonge - bewoners is nodig. Samen met oud-voorzitter wijkbeheer Bauke Poelstra heeft hij zich hier jarenlang mee beziggehouden, ze bezochten elk overleg in de regio. Wethouder Linnenkamp van Milieu wilde er eigenlijk niets van horen, hij was ook wijkwethouder. Had 6 jaar een meetpunt van Sensornet in zijn achtertuin staan, werden zomaar weggehaald, er is nooit iets voor in de plaats gekomen. Er moeten zelfstandige meetpunten zijn – onafhankelijk van Schiphol – zoals ook andere gemeentes rondom Schiphol dat hebben. Raymond Kolman, apotheker in Krommenie, heeft zich beziggehouden met fijnstof-kwestie A8-A9. Is geschrokken van de hoeveelheid fijnstof die met name op de 7 scholen neerdaalt. Schrikbarend wat dat kan veroorzaken, o.a. dementie. De WHO roep bestuurders – u dus – op om daar verantwoordelijkheid in te

nemen. Mensen worden er ziek, en minder oud van. Er moet dus iets gebeuren! Bijzonder dat het allemaal berekend wordt, en niet gemeten wordt. Nu is het natte vingerwerk. Roy Zonneberg uit Zaandam, onderzoeker fijnstof. Vincent Kuipers, meegevraagd met Roy, woont in Amsterdam, heeft 8 jaar gewerkt aan onderzoek m.b.t. fijnstof rond Schiphol, maar dat onderzoek werd 'onder de mat' geveegd, is werkzaam geweest aan de Universiteit van Wageningen, en houdt zich actief bezig met de Dorpsstraat in Badhoevedorp, waar enorme overlast wordt ervaren. Vraagt zich af wanneer 'de alarmbellen' nu eens afgaan. Er ligt een deken over de hele regio heen. Winnie de Wit, al 36 jaar woonachtig in Assendelft, is de aanvrager van dit gesprek, en was eveneens 25 jaar geleden actief tegen de aanleg van de Polderbaan, die zo mooi 'milieubaan' werd genoemd, maar die voor het noorden van de Zaanstreek geen milieu-verbetering inhoudt. Moet zich helaas weer met Schiphol bezighouden, aangezien haar dochter, schoonzoon en kleinkinderen nog dichterbij Schiphol wonen, in het zuiden van Assendelft.

Het gesprek:

Krieger stelt dat hij en ook de gemeente, het fijn zou vinden regelmatige basis contact te hebben met mensen die overlast ervaren. Waar liggen de behoeftes? Wat speelt er op dit moment allemaal en misschien krijgen wij nog huiswerk mee, om dingen uit te zoeken. Misschien bij vervolggesprekken nog breder uitnodigen? Centrale vraag: Wat is nou precies de bestuurlijke positie van de gemeente Zaanstad?

Wethouder Krieger leidde het gesprek, en vroeg af en toe aanvulling aan de ambtenaar die sinds 2007 Schiphol in haar portefeuille heeft.

Na het introductierondje kwam er een gesprek op gang, waarbij de vraag van de aanvrager was: 'Hoe komt het dat de gemeente Zaanstad nooit genoemd wordt bij de gemeentes die kritisch staan ten aanzien van (uitbreiding van) Schiphol. Andere gemeentes nemen het op voor hun gedupeerde inwoners, dat doet Zaanstad niet.' Hans Krieger begon uit te leggen dat de gemeente samen met 43 andere gemeentes met Schiphol overlegt, en dat er juist in deze tijd veel onduidelijkheid is – denk aan Lelystad Airport – en dat het daarom niet zo gemakkelijk is. Romkje Matkhor van GroenLinks liet weten dat het standpunt van Zaanstad altijd schimmig is geweest en dat de gemeente(raad?) altijd weinig initiatief heeft getoond.

Vervolgafpraak, breder. Wat is precies de bestuurlijke positie van de gemeente Zaanstad. Krieger is nieuw in het dossier. Complexe opgave - veel afkortingen - heel veel overheden om bedrijf Schiphol, gemeentes hebben opvattingen en ook eigenbelangen. Aan- en afvoerroutes, Rijksoverheid belangrijke rol: midden in de actualiteit. Adnan Tekin mede-onderhandelaar namens de gemeente, er zijn ook bewonersvertegenwoordigers, Schiphol

MER-opgesteld zou inzicht moeten geven in wat er wel of niet mogelijk is. Lelystad speelt een belangrijke rol in. Compensatie van Schiphol overnemen? Kan mogelijk niet. BRS, daarin zit de gemeente Zaanstad met een zetel. Gesprek BRS, allergrootste belang vanuit de Zaanse bevolking te horen wat zijn precies de belevingen, wat speelt er al. Heel frustrerend, vanwege de lange periode waarin sommigen er al mee bezig zijn, is een gegeven.

Als Zaanstad hechten we er veel belang aan dat u zich goed vertegenwoordigd voelt en dat wij ook heel goed met u het gesprek kunnen hebben, wat is dan precies het belang dat we als Zaanstad verdedigen, en wat zijn nu dingen die we wel met elkaar kunnen bereiken. Dan spreekt het voor zich dat hoe beter ook bewoners georganiseerd zijn hoe meer je waarschijnlijk ook kunt bereiken. Yvonne v.d. Berg: Mijnheer Passchier komt binnen, wist niet de aanvangstijd... De Omgevingsraad Schiphol daarin zitten heel veel partijen rondom Schiphol die allemaal een rol hebben. Dat is de Luchtvaartsector natuurlijk, Schiphol, de KLM, de Verkeersleiding Nederland, verder zitten daar overheden in, Provincies en gemeenten rondom Schiphol, die vormen dan ook nog weer een eigen club en dat is de BRS, verder de bewoners en Milieuorganisaties en de werkgevers. Een heel divers gezelschap. De omgevingsraad bestaat uit twee groepen: het Regioforum, dat is een hele grote club, het doel daarvan is vooral informeren, daar komen weinig onderwerpen ter besluitvorming op tafel, en daarnaast is er het College van Advies, daar zitten minder mensen aan tafel. Dat zijn bestuurders, vertegenwoordigers van die partijen, en daar worden de beslissingen genomen. Vroeger was dat de Alderstafel. De besluitvorming is heel erg getrapt: verschillende delegaties, die allemaal hun eigen achterban hebben. Die moeten eerst die achterban op een lijn krijgen en dan die standpunten inbrengen in dat overleg. Dus dat betekent ook dat je als afzonderlijke bewoner, of als afzonderlijke gemeente, geen rechtstreekse invloed hebt. Je moet als delegatie op één lijn zien te komen, en aangezien binnen de delegaties soms de belangen verschillend zijn, moet iedereen wat water bij de wijn doen en dan kun je uiteindelijk wel als een blok optreden. BRS, daarin zijn gemeentes en provincies rondom Schiphol vertegenwoordigd, en een aantal mensen daaruit zijn dan binnen dat College van Advies de delegatie. Getrapte besluitvorming, weinig directe invloed.

Maikel: Bewonersvertegenwoordiging, in hoogste orgaan zit Kees van Ojik als ultieme vertegenwoordiger, en daaronder is een indeling gemaakt op basis van de verschillende banen die er liggen zijn er clusters gemaakt, dus Polderbaan etc., waarin gemeentes zijn aangehaakt. Helemaal onderaan staan eigenlijk kiesmannen, die dan vertegenwoordiger zijn van een lokale groep mensen. Voor 1 januari 2015 is dat allemaal opgezet, want de Tweede Kamer had er problemen mee dat er geen echt duidelijke achterban was, toen werd er gezegd: iedere partij moet ten minste 100 mensen in de streek hebben en een vertegenwoordiger, die kan dan weer doorgaan naar het cluster. Ook weer een hele gelaagde structuur, wat niet altijd goed werkt, maar andere manieren zijn ook al geprobeerd... Voordat de ORS er was was er de CROSS Regionaal Overleg Schiphol, en er

werd zoveel op de Alderstafels besloten, laten we daar nu vanaf stappen en laten we één orgaan starten, en zo is de ORS ontstaan. Ik zit er al een hele tijd in en heb veel informatie, ook over berekenen versus meten, al hele discussies over gehad met experts. Berekeningen liepen zeker in het begin niet in de pas met wat er gemeten werd, want er werd wel degelijk gemeten, maar de laatste tijd was het zo dat de berekeningen redelijk in de pas liepen met wat er gemeten werd. Dat is misschien wel even goed om te weten.

Dhr. Passchier krijgt van de wethouder de mogelijkheid zich te introduceren. Hij heeft in de werkgroep Schiphol gezeten bij het wijkbeheer Krommenie. Hij pleitte toen voor vlieghoogte van 3000ft ipv de 2000ft, er zijn echter vliegtuigen die het vertikken zo hoogte vliegen.

Kolman: Heeft de gemeente Zaanstad een standpunt over Schiphol? Bij de kwestie A8-A9 had de gemeente een duidelijke visie, die ook door wethouder Verschuren goed is verwoord bij de Provincie. Mathkor: Jullie hebben in zoverre best gelijk dat de gemeente vrij schimmig is, er werd niet echt veel op geacteerd. Dat zat Maikel toen hij nog in de gemeenteraad zat ook dwars, wij hebben samen een agenda-initiatief. We hadden misschien veel striktere moties, maar wat het meest haalbare was dat Schiphol zich aan zijn afspraken moet houden. Want het speelde toen ook, die nachtvluchten, daar hebben we het nog niet over gehad: dat moet echt gehandhaafd worden. Tekin, die gedeputeerde, sprak zich daar op de luchtvaartdag ook voor uit. Maar die motie ligt er, die is met meerderheid aangenomen, en daar is ook gezegd: dat standpunt, dat moet duidelijk vertegenwoordigd worden in alle gremia, en ook het liefst teruggekoppeld naar de raad, en naar iedereen, want wat de bestuurders doen, dat is - ja- dat is heel moeilijk om daar vat op te krijgen.

Krieger: Lelystad heb ik al even genoemd, maar nachtvluchten is een ander onderwerp en alle gemeenten, inclusief de Provincie, vinden dat de inzet moet zijn dat men zich aan die afspraken moet houden. Ik ben het met u eens: het is heel goed als we als Zaanstad duidelijk maken want ons standpunt is, maar nachtvluchten is in ieder geval een onderwerp waarvan ik denk daar zijn we het over eens, daar moet Schiphol aan gehouden worden.

Kolman: Nachtvluchten is dus een standpunt, maar wat met betrekking tot groei bijvoorbeeld? Krieger vraagt aan Yvonne: Het standpunt over de volle breedte van de gemeente? De inzet vanuit de BRS dat bestaat uit 3 onderdelen. 1e is dat Schiphol zich aan de afspraken, en het nieuwe Handhavingstelsel dat dat wordt vastgelegd in de wet. Het is dus nu niet zo geregeld, er wordt gewerkt met 2 stelsels: en nu kan er op geen van tweeën gehandhaafd worden. de Wit: dat is al 10 jaar zo, en je kunt klagen wat je wilt, maar er is

geen wet die jou ondersteunt. YvdB: sinds 2010 is het zo... Dat moet gewoon geregeld worden - is onze inzet - en verder is de inzet dat we eigenlijk op dit moment nog geen afspraken willen maken over aantallen vluchten, omdat wij willen dat er eerst meer duidelijkheid moet zijn over een aantal dingen, zoals veiligheid, fijnstof, gezondheidsaspecten, nachtvluchten is daar ook onderdeel van. Dus eigenlijk is het voorstel vanuit de gemeentes: leg het eerst allemaal wettelijk vast, kijk dan met alle informatie die je kunt krijgen, maak dan een afgewogen besluit van - wat kun je verder met Schiphol. en het derde is: het uitplaatsen naar Lelystad, maar ja, daar hadden we het net ook al over, daar is een beetje een bommetje onder gelegd nu, natuurlijk. Mathkor: Je had het over gemeentes, dat zijn dus alle gemeentes? YvdB: ja, de BRS. MK: Geef nou even aan, wat er vanuit de gemeente Zaanstad, de uitgangspunten zijn, richting Schiphol. Dat is beschikbaar, dat is aanwezig, dus dat kan gewoon geleverd worden. En daarin worden een aantal van deze dingen in genoemd. WdW: dat zou ik graag op papier hebben. HK: Het is altijd getrapt, de gemeente Zaanstad brengt het in in de BRS, en de BRS die moet dan eigenlijk ook het Zaanse standpunt vertegenwoordigen, maar wij zijn wel van mening, dat de gedeputeerde dat op een goede manier doet. Dus vertaalt het wel goed door en neemt het ook echt mee naar de onderhandelingen. WdW: Maar ik zou toch graag zien, wat jullie voorstellen zijn, waar jullie achter staan, want dat weten wij gewoon niet. YvdB: Dat is goed.

VK: Waarom voelt het als een David tegen Goliath-gevecht? De Schipholgroep is voor 70% eigenaar van de staat, en als de Rijksoverheid moet gaan handhaven, en een wettelijke norm moeten gaan implementeren voor Schiphol, dat moet de slager dus zijn eigen vlees gaan keuren, en dat is een heel kernachtig probleem waar we mee te maken hebben en daar komen we de komende tijd niet onderuit. dhr. P: (...) HK: S is ook heel hevig in ontwikkeling, heeft te maken met groei, en de wereld verandert heel snel, en dat is reden temeer, dat je met elkaar de vinger aan de pols houdt, dus niet alleen vanuit het bestuur, maar daarom vind ik het ook zo belangrijk om dit soort gesprekken te hebben en ook de komende tijd nog meer van dit soort gesprekken te hebben, om te kijken hoe je je standpunt kunt aanpassen als dat nodig is en dat ben ik met mw. De Wit eens, dat je ook duidelijk moet maken: waar staat Zaanstad nou precies voor. dhr.P: Wat door Alders is vastgesteld, daar houdt S zich nu al niet aan. (...) RM: En u heeft het over de groei van S, ik vind dat nog wel een twistpunt, of die groei er wel moet komen. U brengt het als een vaststaand gegeven, daar kan je over van mening verschillen. HK: Nou de verwachting was, dat Lelystad mogelijk de groei van S zou kunnen opvangen, maar dat is het bommetje, waar Yvonne het over had, nu wordt er ineens gezegd: ja, mogelijksterwijs kun je L helemaal niet beletten dat ze ook hun eigen groei weer op gang gaan brengen.

En dan helpt het ons niet hier.. WdW Maar Lelystad zou de pretvluchten overnemen, waardoor Schiphol weer meer vluchten kon uitvoeren, dus voor het milieu - onze gezondheid - is dat een ongelooflijk slechte ontwikkeling, maar ook voor de mensen rondom Lelystad. Ik bedoel: het wordt onleefbaar voor die mensen. Wij weten wat het is om eronder te wonen... Maar mijn

allergrootste punt is: ik weet niet of u kleinkinderen heeft? HK: Jazeker. WdW: Ik steun de Grootouders voor het Klimaat, is zie een Gretha Tunberg van 15 jaar zeggen 'Als wij nu niet iets doen, echt allemaal zèlf, dan is het te laat. Het is 2 seconden voor twaalf geweest, het is eigenlijk al 2 seconden over twaalf. Ik vlieg niet meer. Mijn vader werd 91 in november, ik ben niet naar Spanje gegaan voor het eerst, omdat: ik kan het niet meer verantwoorden. Mijn kleinkinderen wonen ook nog zuidelijker in Assendelft als ik, ik vind het abnormaal dat er vanuit regeringsstandpunt, gemeentestandpunt, geen oog is voor dit grote, grote, grote probleem. En daar begint het mee. En als jullie daar niet op acteren, dan is dat werkelijk onbestaanbaar. HK: We acteren er uiteraard op, waar de inbreng van Yvon ook naar verwezen heeft, maar we moeten ons er allemaal ook van bewust zijn dat het niet alleen een heel complex verhaal is, maar dat er ook economische tegendruk is. Dus er zijn belangen, de economie van Nederland draait voor een deel op Schiphol, en dat zie je ook in de discussies in de BRS gebeuren. De gemeente Haarlemmermeer zit wat betreft natuurlijk ook in een heel erg dubbel belang want die ervaren ook overlast - de bewoners ervaren ook overlast - maar het is de economische motor van de Haarlemmermeer. Dat zijn allemaal krachten waar je je toe te verhouden hebt. Ik zou voorzichtig willen zijn, ik wil heel graag met u in gesprek en tot een heel goed gedragen standpunt vanuit Zaanstad komen, maar wij kunnen met z'n allen denk ik geen wonderen verrichten. Die vliegtuigen zullen er altijd blijven. WdW: Dat begrijp ik, maar als het nu nog steeds over groei gaat, ik heb al 650.000 vliegbewegingen gelezen. Kan makkelijk, kan makkelijk! in 1970 waren de artsen uit Haarlem en Haarlemmermeer mordicus tegen uitbreiding van Schiphol. Waarom? Omdat het de bewoners die rondom wonen stress geeft, op je hart en op je vaten geeft dat extra belasting, mensen krijgen hartfalen of andere problemen, mensen gaan eraan dood, en mijn man heeft in 1989 namens het Haarlems Dagblad onderzoek gedaan onder Zwanenburgers en Hoofddorpers, daar bleek dat 25% van die mensen schreef hun gezondheidsklachten toe aan Schiphol. Wat gebeurt er? Er gebeurt geen flikker mee. Zij werden uitgenodigd - hij en zijn compagnon - om op Schiphol te praten met mijnheer Tan. En hij zei 'Gaan jullie zulk onderzoek doen, maar dan moet het wel gunstig zijn voor Schiphol'. Zo erg is het.

RM: Ik vind de term 'overlast' ook zo eufemistisch, want die ontzettende gezondheidsrisico's van ultrafijnstof daar hebben we het nog niet eens over gehad. WdW: Je ziet het niet! RM: Maar dat schijn nog veel erger te zijn. (..)

RK: Het probleem daarmee is: het zijn allemaal gezondheidseffecten die op veel langere termijn optreden. En de hele besluitvorming - want ik zit met verbazing naar alle gespreksgroepen te luisteren - iedereen praat erover en uiteindelijk gebeurt er dan heel erg weinig. En het vervelende is dat er een effect op de gezondheid optreedt, en dat staat eigenlijk - je kan er allerlei medische bladen op nalezen - het staat niet ter discussie - alleen omdat het over 10 of 20 jaar pas optreedt, lijkt dat nu te weinig aan, maar we doen de toekomstige generaties natuurlijk wel wat aan. Aan de andere kant moet je wel een ambitieniveau hebben - kijk, ik maak me ook heel ongerust over het milieu, maar dat gaan we nu niet... als we nu kijken naar wat haalbaar is, zou het denk ik al heel fraai zijn als je in ieder geval zegt, die 500.000 vluchten zorgen al voor enorme overlast, en voor milieuschade. En ik maak me echt heel ongerust over de gezondheid van de bewoners hier, als je nu in ieder geval al zegt van jongens, dat is een harde grens, want je kan niet verder dan dat gaan, want als je nu weer gaat zoeken naar die 500.000 - en je zal vinden dat dat ook een slecht effect op de gezondheid heeft - maar daar ontstaat weer een enorme discussie over waardoor er uiteindelijk weer niks gebeurt. Als je een bepaald model neerzet met daadkracht, in ieder geval moet je hier niet overheen gaan, want we zeggen allemaal hetzelfde hier. En geen enkele bestuurder zal ook zeggen dat die gezondheidsschade NIET optreedt... Die treedt ook op, dat is zo ontzettend duidelijk. Dat is hetzelfde al zeggen dat van roken dat je daar geen kanker van krijgt, dat is niet meer vol te houden op dit moment. Dus stel nou een doelstelling die te halen is... en dan als de gemeente Zaanstad zegt van 'ja, voor onze bewoners willen wij gewoon niet dat er meer dan 500.000 vluchten komen, en dan kan je daarna, kan je eens een keer gaan zeggen van die 500.000 vluchten, daar moeten we het ook eens over hebben, want dat is ook geen feest voor de mensen die hier wonen. Dan heb je in ieder geval al een bovengrens gesteld, want d'r komt alleen maar bij en ze rekken het... we worden geweldig in de maling genomen natuurlijk... WdW: Ja, ongelooflijk. RK: D'r is zelfs een werkwoord 'geSchiphold' geloof ik... (bijval van velen) van hoe je in de maling genomen wordt. Dat moet je toch als bestuurder toch ook niet op je bordje laten liggen? HK: Ik ben me bewust, het gaat heel erg over die aantallen... maar dan zie je in die Milieu Effect Rapportage dat de lat nog veel hoger gelegd wordt - dat is wel een eigen onderzoek van Schiphol, en ik meen dat mijnheer Van Ojik, ook iets gezegd heeft dat een hoger aantal misschien wel een goed compromis zou kunnen zijn...

MK: Ja dat is natuurlijk een van de discussiepunten, die 500.000, dat is iets waar de hele bewonersvertegenwoordiging keihard achterstaat. Dat is ook in verschillende overleggen geroepen 'Dat is onze grens, we willen d'r gewoon niet over'. En het hoeft ook niet, want er zijn alternatieven, economisch op een andere manier gezien en de discussie is eigenlijk tweeledig. Voorheen ging het eigenlijk altijd over geluidshinder, en pas later is de discussie

gekomen over de CO2-uitstoot, de fijnstof en dat soort zaken, dus het zijn eigenlijk twee discussies, die natuurlijk wel aan elkaar vastzitten.

RK: 41:32 Maar als je nu een duidelijke doelstelling neerlegt, dan weet iedereen waarover je praat. Dit is iets wat nu accuut dreigt, waarvan heel duidelijk is - want van dat ultrafijnstof, daarover wordt steeds meer bekend, het is zelfs zo fijn, dat het zelfs in je hersenen doordringt. Dus het wordt over 50 jaar nog in hersenen van kinderen - van nu hier - wordt dat nog teruggevonden. Het is bizar wat we aan het doen zijn... (... slecht verstaanbaar op achtergrond) Dus dat de gezondheidsschade is, dat is helder, en ik denk dan... en kijk, ik maak me ook ongerust wat mw. De Wit ook zegt over het milieu en over het CO2, en of mijn kleinkinderen straks met hun knieën in het water staan, maar dat zijn zulke enorme zaken... Als je nu voor de bewoners van Zaanstad zegt van 'Jongens, er is een grens, tot hier en niet verder' dan weet je waar je over praat.

MK: Maar dat is denk ik wel belangrijk, dat hier iets uitkomt, van ja: wat willen wij nou met z'n allen, en wat zijn nou de mogelijkheden, zodat er echt wat uitkomt. Anders blijven we weer aan het praten.

RK: Nou, hou je aan de afspraak dat er 500.000 is het maximum, dat lijkt me een heel heldere afspraak, en dan weet je in ieder geval, dat de schade die er nu al optreedt, niet nog groter wordt, dan die er op dit moment al is. En dat communiceren met z'n allen, en dan weet iedereen waar die aan toe is.

HK: Roy, heb jij een vraag? RZ: Ja, ik heb het raadsbericht van ... zelf gelezen, van 11 december... WdW: Van wie? RZ: Van Hans Krieger. WdW: Hans Krieger? Ik verstond het niet... RZ: Maar wat me opviel was dat er heel veel overheden met elkaar overleggen en (...onverstaanbaar) en de Provincie N-H die gaat met een tweejarige pilot-meting - monitoring luchtkwaliteit - opzetten, en is het dan ook zo dat bewoners van Zaanstad daarin participeren? Dus met raad en daad mee kunnen helpen, dat op te zetten en uit te breiden, en inzicht te krijgen in de data, want dan kun je zeggen als Zaanse bevolking, ook gecoördineerde visie en missie van Schiphol, samen met de Provincie, wat meer effect sorteert. Zodat je dit soort discussie overbodig maakt, omdat je dan laat zien dat met verfijndere technologie, die veel kleinere deeltjes meet (...onverstaanbaar), daar is een berg bewijs voorletterlijk... maar ja, het autisme rijst de pan uit, de bomen (...onverstaanbaar), het water is verzuurd, dat gaat dus veel meer... en als je met die multidisciplinaire aanpak, dan is mijn ervaring dat je dan veel verder komt, en dat je dus meer een progressieve en pragmatische aanpak daardoor ook beter profileert naar de Provincie en naar het orgaan Schiphol.

HK: Je begon even je verhaal dat de bewoners misschien niet zo goed vertegenwoordigd zijn, nou we hebben inderdaad in de ORS daar zijn volgens mij bewoners wel vertegenwoordigd, ook over de hele regio... RW??: Maar Krommenie niet hè! Ik zou er toch voor willen pleiten

dat Saendelft/Krommenie ook een vertegenwoordiging in dat geheel krijgt, want dat mis je gewoon!

Rita M: Dan moet je in het voorjaar gaan stemmen op óf Maikel Kat óf KMZ, want er wordt een nieuwe afvaardiging dan gekozen, en daar moeten weer mensen voor stemmen om te zorgen dat wij als bewonersvertegenwoordiger honderd stemmen krijgen. Dus we zullen dan zorgen dat jullie de informatie daarover krijgen, dan kunnen jullie of Maikel Kat of KMZ kiezen.

VK: Informatieverstrekking is heel belangrijk hè. Dat mensen kunnen vinden op de website of op internet, van waar moet ik wezen als ik grieven en bezwaren, en problemen heb.

RW: Maar de laatste jaren is er naar Krommenie toe niet veel binnengekomen hoor. Je hoort er niets van, we weten d'r niets van, en nogmaals Krommenie is het drukste punt van de vliegtuigen! MK: Ik heb zelf heel lang in Krommenie gewoond dus eh... wij zijn nu de enige twee... (overstemd door) RW: In het verleden, in 2010, zat ik nog in het bewonersoverleg. Praten we toentertijd over 250.000 vliegtuigen, we hadden het over een mainport. Laten we het vooral daarover houden, en al dat gedoe eromheen. Het overstappen van passagiers e.d. dat moeten we niet hebben op Schiphol, want daar is Schiphol niet voor. Want moet je kijken hoe het verworden is, allemaal. MK: Er is vertegenwoordiging, wel vanuit de Zaanstreek, dus alle dorpen middels nu ons tweeën, met een achterban die daarachter zit van allebei ruim 100 (handtekeningen? overstemd door) RW: Maar onze makke is ook, we hebben geen wijktoestand hier hè. MK: Maar u kunt zich ook aanmelden, als u zegt, ik wil daar ook actiever in zijn. RW: Nou ik persoonlijk niet, maar ik vind wel, d'r zijn jonge Krommenieërs die allemaal commentaar hebben, die kunnen zich nu melden. En laten we dat nu doen via of een ander soort wijkinstituut... RK: Ik heb niet de indruk dat zij het probleem niet zien, ik denk dat we met z'n allen het probleem wel zien. Waar het over gaat is dat we eindeloos aan het praten zijn, en d'r gebeurt helemaal niks. En wat ik bijzonder vind is dat er steeds alleen maar gerekend wordt en dat er... Rita M: Dat is wat wij in het verleden... (overstemd door) RK: Je moet veel beter meten wat er aan de hand is, en dan schrikken ze zich te pletter! Rita M: We hebben al heel lang geleden gezegd, dat er gemeten moet worden. RW: Meten in Saendelft en in Krommenie, zou ik zeggen. ???: Dat is niet het grootste probleem, denk ik. In het begin zei iemand: ik heb last van al die vliegtuigen die overkomen. Mijn vraag is: wat kunnen we eraan doen om het te veranderen? En dat is volgens mij de vraag waar het om gaat. Uiteindelijk zou je willen dat het verandert. En hoe kun je iets voor elkaar krijgen om dat te doen, want anders verandert er niks, wordt het alleen maar erger.

RK: Maar wat je zult zien, en ik mag het misschien niet zeggen, maar bij die weg hier - de A8-A9 - daar zijn normen - Europese normen - die nu al overschreden worden. En eigenlijk willen ze dat niet weten, want dan opeens zit je bestuurlijk een beetje klem, want dan heb je echt een argument. Dus het zou wel eens heel griezelig kunnen worden als er echt gemeten wordt, en dat - er zijn gewoon Europese normen, en d'r zijn WHO-normen opgesteld aan wat

je aan geluid, en aan stof en aan fijnstof op mensen mag loslaten, en dan heb je een heel goed argument om daar iets aan te doen.

VK: Mag ik hierop inhaken? Want dat is naar aanleiding van de Raadsinformatiebrief van Hans Krieger, daar staat: De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen jaren verbeterd. Als we gaan kijken naar rapporten van Natuur en Milieu Federatie N-H, TNO-rapport van 2015 dat onderschreven is door het RIVM, dan blijkt dat onder de lijn Castricum-Hoorn de luchtkwaliteit bijzonder ongezond is. Dus ongezond tot 'bijzonder' ongezond! Dat is dus in contrast met wat jij geschreven hebt in jouw brief. Verder zijn er pieken in fijnstof die 15% fijnstof is eigenlijk wat in de lucht zit, veroorzaakt door vliegverkeer en daar wordt eigenlijk een gemiddelde genomen, terwijl als je echt de piekuren van Schiphol en vooral in de zomerperiodes, dan is dat natuurlijk veel hoger dan die 15%. Maar waar het mij even om gaat, is dat jij dus in je raadsbrief schrijft van, de luchtkwaliteit is de afgelopen jaren verbeterd, terwijl onderzoeksrapporten het tegenovergestelde aantonen. Kun jij daar een verklaring op geven?

HK: Nou het is heel tegenstrijdig, maar even, als het om luchtkwaliteit gaat, gaat het om meer dan fijnstof, er zijn veel meer zaken die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Volgens mij hebben wij in die brief gezegd, wat gemeten is, en dan blijkt er inderdaad een afname van fijnstof in de regio YvdB: Zeker. HK: Maar ik begon al even, dat wij als nieuw college ervoor gekozen hebben om de stad in te gaan, dat is het verhaal van de eerste 150 dagen, nou daar zijn ook deze contacten uit voortgekomen, en er zijn meer vragen gekomen over 'Hoe ga je nou om met luchtkwaliteit in Zaanstad?' En daar komen ook vragen uit voort van: 'Hoe meet je dat nou precies?' Nou, we hebben een aantal meetpunten, het zou best kunnen zijn dat je dat wilt uitbreiden, bepaalde metingen zijn ontzettend duur om te verrichten, en andere soort metingen kun je weer eenvoudiger boven water halen... mijnheer P/VK?: Het is toch een combinatie van meten en berekenen? HK: Het gaat nu vooral heel erg om meten, hè? YvdB: Nou 't wordt inderdaad gemeten, maar er zijn ook berekeningen, met een monitoringstool, heet dat, en eigenlijk komt dat alletwee naar voren dat in Zaanstad in ieder geval de luchtkwaliteit verbeterd is in de afgelopen jaren. D'r zit misschien wel een beetje een afvlakking, maar dat is ook een landelijk beeld hoor, want de brandstof van auto's en alles is natuurlijk veel beter, als straks woningen van het gas afgaan dan wordt het nog beter. Dus dat is wel een trend dat dat steeds beter wordt. Maar d'r zit geen ultra-fijnstof in. ???: En die gaat omhoog, en die staat er niet in! Het is nu zo fijn gemaakt dat het niet meer te meten is.

RK: Deze kwestie moet je toch kortsluiten door daadwerkelijk te gaan meten? Dan weet je toch waar je aan toe bent? YvdB: Volgens mij kun je dat ook niet meten. ???: Dat kun je wel meten hoor! ???: Rond Schiphol zijn ze dat al aan het proefmeten. RW: dat wordt gewoon gemeten hoor, tuurlijk! ?Mekking: Maar niet met apparatuur die in Nederland is goedgekeurd in de wetten.. (door elkaar heen gepraat) RW: maar het geeft wel een indicatie. Mekking: Maar er zijn apparaten uit Amerika geïmporteerd en tegen beter weten

in van het Ministerie, gewoon die proeven gedaan. En we weten wel degelijk hoe het zit, en laten we zeggen, dat het genormeerde fijnstof omlaag is gegaan, dat kun je zo opschrijven, maar wat al onze katalysatoren en deeltjessystemen hebben gedaan is natuurlijk héél veel ultrafijnstof geproduceerd. Het is niet anders. Dat is gewoon: de techniek heeft opgeleverd dat we alles verdund en verfijnd hebben. En eigenlijk kun je dat moeilijker vastpakken, want het is veel... het is nog veel moeilijker om te moduleren, want dat is het probleem: het is niet te moduleren. Dus het gaat met luchtstromen alle kanten op, terwijl fijnstof is in feite zwaar genoeg om na een zekere tijd dat het in de lucht zit, komt het op de grond en gaat het gewoon in het groen of op je ramen zitten... ???: of in je longen. Mekking: maar fijnstof is voor de gezondheid niet zo'n heel serieus probleem, omdat het niet veel verder dan hier - wijst iets aan? - wanneer je het inademt, maar ultrafijnstof gaat gewoon hier in. RW: Je bloed in. RK: blijkt in al je organen te gaan zitten. HK: Je hoort veel opvattingen over het onderwerp fijnstof en ultrafijnstof, en je hoort ook veel opvattingen over 'Wat is nou de feitelijke invloed van het vliegverkeer op dat te meten onderdeel.' En dan krijg ik wel eens terug van 'Nou, dat is maar heel beperkt, want er zijn andere, veel grotere veroorzakers van fijnstof, geluid is evident, dat is wat je dagelijks beleeft en wat je kunt merken, maar fijnstof dat eh van het vliegverkeer, dat is maar een beperkt onderdeel volgens mij, van het geheel. RK: Maar geluid geeft ook gezondheidsschade. Mekking?: TNO heeft zich uiteindelijk natuurlijk toch ook in opdracht van Schiphol zelf - niet van het Ministerie - een aantal metingen gedaan letterlijk bij de opstelplaats waar de vliegtuigen, daar waar ze hun koude motor, die verbrandt dus anders dan een warme motor. En op te kunnen stijgen moet die motor warm zijn, dus die staan daar, op drie plekken, zowel bij de Polderbaan, Zwanenburgbaan als bij de Kaagbaan, heb je opstelplekken waar ze gewoon warmdraaien. En net als die malloten die niet op 3000 foot vliegen maar op 2000, zijn er gewoon die overschrijden dat, want hoe warmer je vliegtuig is, hoe beter je de lucht in komt. Dus die houden zich ook niet helemaal aan de afspraak... Nou wat je daardoor ziet, dat een beeld op Schiphol is heel duidelijk dat er drie bronnen zijn waar dat ultrafijnstof vandaan komt. En ons advies is ook geweest, letterlijk aan Schiphol, van zorg nou, dat die opstelplaatsen dat je die wat beter inpakt. Want het andere wat ze daar produceren, is grondgeluid. Dus dat is dat geloei, dat geloei dat je dus in Haarlem en in Hoofddorp-Noord, in Lijnden en in Badhoevedorp gewoon recht je huiskamer in krijgt. Dus daar kunnen ze wel degelijk wat aan doen, alleen als niemand het zegt... Want als wetenschapper kun je zeggen van 'Ja, dat zou je kunnen doen... ???: Maar dat is ook een kostenplaatje, natuurlijk. Mekking: Ja, natuurlijk, en er zitten ook allerlei veiligheidsvraagstukken aan. Ik ben zelf beziggeweest om maar eens te laten zien dat het helemaal zo moeilijk niet is, met het ganzenprobleem rond landingsbanen, en als je met die boeren goede afspraken maakt dan gaan ze gewoon geen voedsel meer verbouwen waar die ganzen op af komen, dus die zijn daar weg. Dat die ganzen nu allemaal hier zitten, dat is een ander verhaal. Daar is dat risico in feite ingedampt, en er gebeurt heus nog wel eens wat, maar dagelijkse aanvaringen wat was zo'n 6 à 7 jaar geleden, dat komt niet meer voor. En er was een hele duidelijke drive, want het was een financieel-economische drive. Die luchtvaartmaatschappijen, die pakken die schade steeds.

HK: En waarom vliegen ze op 2000 foot en niet op 3000 foot? Want dat is ook iets wat je zou moeten handhaven.55:18