

Gemeenschappelijk standpunt van bewonersvertegenwoordigers Schiphol

Omvang van Schiphol

1. De groei van Schiphol moet blijven binnen de wettelijk vastgelegde grenswaarden van de handhavingpunten. Deze grenswaarden laten nu al toe dat er 290.000 tot 380.000 ernstig gehinderde bewoners en 110.000 tot 150.000 slaapgestoorden zijn en mogen daarom niet verder worden opgerekt. De gevolgen van verder oprekken voor het leefmilieu van bewoners zijn onaanvaardbaar.
2. Het belang van de mainport functie van Schiphol voor de nationale en regionale economie wordt onderkend. Door het stapsgewijs uitplaatsen van ca. 100.000 vluchten (low cost, charters, vrachtluchten) en het elders faciliteren van niet uitdrukkelijk aan de hub functie gerelateerd verkeer krijgt mainport Schiphol tot 2020 méér ruimte om te groeien dan de grote Europese concurrenten. Ook komt zo voldoende capaciteit beschikbaar voor de verdere ontwikkeling van AF KLM.
3. Hierdoor wordt het mogelijk om bij wet een blijvend plafond voor Schiphol van 500.000 vliegbewegingen vast te stellen en tegelijkertijd tegemoet te komen aan de belangen van de mainport en onze home carrier. Het vastleggen van zo'n grens is noodzakelijk om de luchtvaartsector, de lokale bestuurders én de bewoners duidelijkheid over de toekomst te verschaffen.
4. Voor de dan nodige (her)verdeling van vliegbewegingen over de luchthavens in Nederland moet op korte termijn een nationaal luchthavensysteem worden ontwikkeld.
5. Voor de toekomst van de luchtvaart na 2020 moet een zorgvuldige afweging van alle economische, maatschappelijke en milieu (waaronder CO₂) effecten de basis zijn. Ook is een studie nodig naar andere luchthavenlocaties, waaronder die in zee.

Vermindering van hinder

6. Voor het beperken van milieuschade door vliegverkeer moeten ambitieuze en controleerbare doelen worden gesteld, te weten: afname van het aantal gehinderden en slaapgestoorden, vermindering van de bijdrage aan het klimaatprobleem, afname van de kwantiteiten van voor de gezondheid schadelijke uitstoot en vermindering van het gevaar voor bewoners ("groepsrisico"). Aan het bereiken van deze doelen moet een tijdsplan worden verbonden. De doelstellingen moeten er toe leiden dat de hinder in het buitengebied aanzienlijk afneemt en in het binnengebied niet verergert, waar mogelijk vermindert. Er moet een wettelijk kader komen voor tussen overheid en luchtvaartsector te sluiten convenanten met effectieve sancties voor het geval dat afspraken niet worden nagekomen.
7. De hinder in het buitengebied (MNP: 55 x 71 km) moet aanzienlijk worden verminderd. Daarvoor is nodig dat startprocedures worden verbeterd, dat vliegroutes worden gevolgd die de bebouwing maximaal mijden en dat voor het landen zo snel en zo veel mogelijk ook overdag de CDA techniek wordt ingevoerd.
8. Permanent 2 bij 2 baangebruik, mede bedoeld om de capaciteit van Schiphol sterk te vergroten, leidt uiteindelijk tot toename van hinder. Daarnaast gaat het voor het belangrijkste deel om verplaatsing van hinder van minder gehinderde naar méér

gehinderde bewoners. De hinder zal in een aantal woonkernen sterk toenemen. In de gebieden waar de hinder tijdelijk vermindert zal de hinder later weer toenemen door groei van het luchtverkeer. De geringe verbetering in het buitengebied zal tijdelijk zijn en de ernstige verslechtering in het binnengebied blijvend. Om deze redenen mag continu 2 bij 2 baangebruik niet worden ingevoerd.

9. Maatregelen ten behoeve van verdere groei die in feite de milieugrenzen verruimen zoals “salderen” en “actualiseren” van de grenswaarden in de handhavingpunten mogen niet worden ingevoerd. Zij leiden tot verplaatsing en toename van hinder.
10. Het recht van bewoners op een goede nachtrust moet worden geëerbiedigd door een sterke vermindering van nachtvluchten zonder de bewoners daarvoor te laten “betalen” met veel méér vliegbewegingen overdag (factor 10). Het nachtrecht moet worden verlengd tot 07.00 uur. Via tarifiering moeten nachtvluchten worden ontmoedigd en in Europees verband moet gestreefd worden naar sluiting van de Europese luchthavens gedurende de nacht.

Verbetering bescherming bewoners

11. Zo lang geen beter beschermingssysteem, dan handhaving op basis van integrale geluidsbelasting op handhavingpunten beschikbaar is, dient dit systeem onverminderd in stand te worden gehouden. De “gaten” in het systeem van handhavingpunten voor het binnengebied moeten worden gedicht. Voor de bescherming van bewoners in het buitengebied moeten voldoende handhavingpunten komen conform het voorstel van de Commissie Eversdijk.
12. Het TVG als methodiek voor een “overall” bewaking van de geluidsgrenzen en de gelijkwaardigheidscriteria voor het toetsen van nieuwe regelgeving moeten worden gehandhaafd. Zij maken deel uit van het beschermingssysteem dat de overheid aan de bewoners heeft toegezegd.
13. Het gevaar voor omwonenden (“groepsrisico”) moet worden verminderd door in noodsituaties vliegroutes te volgen die het overvliegen van bebouwing maximaal mijden en door de procedures voor noodsituaties aan te scherpen.

Leefbaarheid van de omgeving

14. De schade die het vliegverkeer aanricht aan het leefmilieu van de bewoners is aanzienlijk. De materiële inhoud van het programma voor compensatie moet daarmee in evenwicht zijn. Dat programma moet worden uitgewerkt in samenwerking met de gemeenten. Vergoeding en compensatie mag onder geen beding worden ingezet, niet expliciet en niet impliciet, als middel om de groeiambitie van Schiphol te realiseren.

Schiphol en de bewoners

15. Voor een gelijkwaardige positie van bewoners en andere niet-sector partijen in het overleg over de luchtvaart moet er een onafhankelijk kennisinstituut komen.
16. Pas wanneer er een blijvend plafond is vastgesteld voor het aantal vliegbewegingen, ontstaat er ruimte voor een vruchtbare dialoog tussen Schiphol en bewoners over de beheersing en een verdeling van de hinder die rekening houdt met beider belangen. Winst van hinderbeperkende maatregelen kan nu weer worden “volgevlogen”.