

VRAGENLIJST VOOR KIESWIJZER SCHIPHOL

Partij:

Datum: 14 januari 2018

Contactpersoon: Woordvoerder Schiphol/Luchtvaart

1) Er komt een blijvend plafond op Schiphol (tenminste tot 2030) van 500.000 vluchten.

Vliegverkeer heeft nadelige gevolgen voor het klimaat en de gezondheid, veiligheid en leefomgeving van omwonenden. Daar komt nog bij dat een eventuele verdere groei van Schiphol meer dan evenredig boven terecht komt (de primaire banen met minder omwonenden zitten namelijk vrijwel vol). De groei in de afgelopen jaren bestond in hoofdzaak uit budgettoerisme met weinig tot geen economisch toegevoegde waarde. 500.000 vluchten zijn echter zeker tot ruim 2030 voldoende voor het netwerkverkeer en de connectiviteit van Nederland met andere delen van de wereld conform het selectiviteitsbeginsel van het AldersAkkoord.

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 1

2) De luchtvaart moet met zijn kerosineverbruik vanaf Schiphol een evenredige bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen van Nederland.

Vliegtuigen veroorzaken nog meer opwarming dan kolencentrales, maar doen niet mee aan het klimaatakkoord van Parijs. Internationale maatregelen zullen die opwarming niet verminderen. Als er niets tegen wordt gedaan zal de luchtvaart de nationale klimaatdoelstellingen onbereikbaar maken of extreme lasten leggen op andere sectoren. Vliegreizen maken deel uit van onze economie en samenleving. Daarom moet de luchtvaart net als iedereen zijn steentje bijdragen aan het nationale klimaatproject van minister Wiebes en ons allemaal.

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 2

3) De uitstoot van schadelijke stoffen waaronder ultra-fijnstof door vliegverkeer op Schiphol mag niet verder toenemen.

Verschillende deskundigen hebben gewezen op de schadelijke effecten van ultra-fijnstof en de verwachting dat dit rondom vliegvelden leidt tot een verlaging van de levensverwachting. De effecten bij Schiphol zijn onbekend en worden thans onderzocht in een meerjarig programma door de RIVM. Er ontbreekt thans een normering voor ultra-fijnstof. Vanwege het voorzorgsprincipe mag de uitstoot van schadelijke stoffen door vliegverkeer op Schiphol (waaronder ultra-fijnstof) in ieder geval niet toenemen.

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 3

4) Voor de veiligheid van omwonenden van Schiphol dient dezelfde bescherming te worden geboden als voor risico's door andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie

De onderzoeksraad voor veiligheid heeft geconcludeerd dat het externe veiligheidsbeleid te weinig betekenis heeft voor de veiligheid van omwonenden, Ook geeft zij aan dat de norm voor het zogenaamde plaatsgebonden risico tot een factor 10 soepeler is dan voor andere bedrijfstakken. Een heldere normering voor het groepsrisico ontbreekt.

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 4

5) Er wordt een alternatief ontwikkeld voor Schiphol op de huidige locatie (zoals bijvoorbeeld Noordzee, Markerwaard, Maasvlakte).

Het huidige banenstelsel geeft veiligheidsrisico's vanwege het zogenaamde convergerende baangebruik (kruisende banen en vliegpaden). Dit risico legt een beperking op aan verdere groei van Schiphol. Het ruimtebeslag van Schiphol is verder gigantisch en de spanning tussen wonen en vliegen blijft ook bij stillere toestellen bestaan met een mainport in een drukbevolkte regio. Door toepassing van de afgesproken selectiviteit kan de mainport nog geruime tijd gefaciliteerd worden met het plafond van 500.000 vluchten. Voor de lange termijn is ontwikkeling van een alternatief noodzakelijk.

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 5

6) Er komt een maximum op de inzet van de Buitenveldertbaan met het aantal vluchten zoals onder meer door de gemeente gecommuniceerd bij het sluiten van het AldersAkkoord (6% van totaal aantal vluchten bij gemiddeld weer)

De inzet van de Buitenveldertbaan is veel hoger (rond de 40% meer) dan gecommuniceerd bij het sluiten van het AldersAkkoord. Vanwege het grote aantal omwonenden dicht bij de baan zou de Buitenveldertbaan afhankelijk van de weersomstandigheden zo weinig mogelijk worden ingezet. In de praktijk komt hier te weinig van terecht. Zo blijkt de baan ook ingezet te worden indien de weersomstandigheden hiertoe geen aanleiding geven. Zo blijkt bij onderhoud aan de Buitenveldertbaan dat andere banen met minder omwonenden wel vaker veilig ingezet kunnen worden. Om recht te doen aan het AldersAkkoord komt er een maximum op de inzet van de Buitenveldertbaan (6% bij gemiddeld weer, met een hoger of lager maximum afhankelijk van het opgetreden weer).

Voor / Tegen

Toelichting op keuze Voor / Tegen stelling 6