

KIESWIJZER SCHIPHOL GEMEENTE GOOISE MEREN

Hieronder treft u een samenvatting aan van de kieswijzer Schiphol die de klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren heeft opgesteld voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Eerder is daartoe een oproep met een vragenlijst verstuurd waarin de problematiek rond (de toekomst van) Schiphol is geschetst. Alle politieke partijen in Gooise Meren hebben daar gehoor aangegeven, alleen het Goois Democratisch Platform (GDP) heeft laten weten voor een actieve inzet van B&W op dit dossier te zijn maar moeite te hebben in detail op de stellingen te reageren nu de vraagstukken deels de gemeente grenzen overschrijden. Dit levert de volgende resultaten op. De volledige kieswijzer met alle standpunten van de partijen is te vinden op: <https://minderhindergooisemeren.nl>

Nagenoeg alle politieke partijen in Gooise Meren hebben laten weten dat zij ook na 2020 een maximum van 500.000 vluchten op Schiphol willen.

Stelling: Vliegverkeer heeft nadelige gevolgen voor het klimaat en de gezondheid, veiligheid en leefomgeving van omwonenden. De groei in de afgelopen jaren bestond in hoofdzaak uit budgettoerisme met weinig tot geen economisch toegevoegde waarde en deels ook overlast in Gooise Meren. 500.000 vluchten per jaar zijn echter zeker tot ruim 2030 voldoende voor het zakelijke verkeer overeenkomstig het AldersAkkoord.

Bijna alle politieke partijen in Gooise Meren willen vasthouden aan het maximum van 500.000 vluchten na 2020. GroenLinks en Hart voor BNM spreken daarbij eerder over een afname dan toename van het aantal vluchten op Schiphol. De VVD vindt: “totdat er stillere en zuinigere vliegtuigen ingezet kunnen worden moet het aantal vluchten beperkt worden”. Voor de Christen Unie is “een limiet op het aantal vluchten een goed middel om de overlast en uitstoot van Schiphol te beperken”. Het CDA wil geen verdere groei van Schiphol totdat “de risico’s voor het vliegverkeer op en rond Schiphol worden aangepakt” en D66 spreekt in dat licht zijn bezorgdheid uit over de nadelige gevolgen van een verdere groei voor de gezondheid van de inwoners van Gooise Meren. Volgens de PvdA is er ook binnen het huidige maximum aantal vluchten nog ruimte te vinden voor groei: “Selectiviteit levert directe winst op, mits strak toegepast.” Als laatste wijst 50Plus er op dat Schiphol in feite te duur is om de verdere groei van het budgettoerisme op te vangen en dat daarvoor alternatieve locaties voorhanden zijn zoals kleinere luchthavens, ook pal over de grens.

De deelnemende partijen willen unaniem dat de luchtvaart met zijn kerosineverbruik vanaf Schiphol een evenredige bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen van Nederland.

Stelling: 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.

Alle deelnemende partijen willen dat de luchtvaart met zijn kerosineverbruik vanaf Schiphol een evenredige bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen van Nederland. De PvdA stelt het zo: “Voor heel Nederland, en voor alle Nederlanders, geldt dat de vervuiler betaalt. Dit principe is inmiddels diep verankerd in ons land en daarom is het opmerkelijk dat het niet geldt voor Schiphol en de vliegmaatschappijen. Accijns op kerosine en BTW op vliegtickets trekken dat speelveld in ieder geval gelijk.” De Christen Unie voegt daaraan toe: “afspraken moeten bij voorkeur op mondiale schaal worden gemaakt, maar als dat niet lukt dan op Europese of op nationale schaal.”

Er is een grote meerderheid van de partijen voor dat uitstoot van schadelijke stoffen door vliegverkeer op Schiphol niet verder toeneemt.

Stelling: 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 onderzocht in een meerjarig programma door het RIVM. Er ontbreekt thans een normering voor (ultra)fijnstof.

Alle deelnemende partijen onderschrijven dat de uitstoot van (ultra)fijnstof op zijn minst niet mag toenemen. Het CDA benadrukt dat dit een moeilijk onderwerp is. "Er is nog niet veel onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van stofdeeltjes die via de longen in de bloedbaan kunnen doordringen. Indien aangetoond wordt dat dit extra schadelijk is voor de mensen die in het risico gebied wonen moeten er maatregelen genomen worden om fijnstof in te lucht te verminderen." De VVD sluit zich hierbij aan en pleit voor een "stand-stil" totdat verder onderzoek definitief uitsluitsel geeft. Wat betreft D66 moet ingezet worden op "de ontwikkeling van technologie die de uitstoot van fijnstof voorkomt en/of fijnstof afvangt". Ook de Christen Unie denkt dat het stellen van normen rondom de uitstoot van fijnstof de ontwikkeling van schonere vliegtuigen zal stimuleren.

De deelnemende partijen willen unaniem dat voor de veiligheid van omwonenden van Schiphol dezelfde bescherming geboden wordt als voor risico's door andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie

Stelling: De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft geconcludeerd dat het externe veiligheidsbeleid van Schiphol te weinig betekenis heeft voor de veiligheid van omwonenden. Daarbij geeft zij aan dat de norm voor het zogenaamde plaatsgebonden risico tot een factor 10 soepeler is dan voor andere bedrijfstakken.

Alle deelnemende partijen willen dat voor de veiligheid van omwonenden van Schiphol dezelfde bescherming geboden wordt als voor risico's door andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie. De PvdA wijst op de gezondheidsrisico's als onderdeel van het veiligheidsbeleid en geeft aan: "Op Schiphol met alle start en landingen is het dagelijks code oranje/rood vanwege de uitstoot van gevaarlijke stoffen boven woonwijken. Dat verdient in het belang van de omwonenden een veel strakkere aanpak".

De meningen over een alternatieve locatie voor Schiphol zijn verdeeld

Stelling: 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. Een alternatieve locatie kan daarbij een oplossing bieden.

Voor 50Plus en Hart voor BNM is een alternatieve locatie in zee de toekomst van Schiphol. Wat betreft D66 moet bij de keuze voor een alternatieve locatie allereerst goed nagedacht worden over de leefbaarheid van de woonomgeving en de gezondheid van omwonenden. De VVD vindt dat alternatieve locaties die op dit moment in beeld zijn ook hun nadelen kennen. CDA, PvdA, GroenLinks en de Christen Unie zijn tegen. De PvdA ziet een nieuw vliegveld elders als het verplaatsen van problematiek. Het CDA is, evenals de Christen Unie, van mening dat "onderzoek naar efficiënt routegebruik en alternatieve aanvliegroutes een snellere oplossing kan bieden voor omwonenden dan het verplaatsen van Schiphol." GroenLinks is tegen de aanleg van nieuwe vliegvelden in Nederland en voor het investeren in snelle internationale treinverbindingen.

Over de vraag of er een maximum op de inzet van de Buitenveldertbaan moet komen zijn niet alle deelnemende partijen even uitgesproken

Stelling: De inzet van de Buitenveldertbaan heeft de laagste preferentie in het AldersAkkoord gezien het grote aantal omwonenden onder deze baan. In de praktijk komt hier te weinig van terecht. Zo blijkt de baan ook ingezet te worden indien de weersomstandigheden hiertoe geen aanleiding geven. Om recht te doen aan het AldersAkkoord is een maximum nodig op de inzet van deze baan.

Met uitzondering van de Christen Unie steunen de deelnemende partijen een maximum op de inzet van deze baan binnen de randvoorwaarde van veiligheid. De PvdA benadrukt daarbij dat het belangrijk is om er voor te waken niet alleen voor de eigen belangen op te komen "Onder de Aalsmeerbaan treffen de bewoners hetzelfde lot". Net als D66 vindt GroenLinks dat "afspraken nagekomen dienen te worden. De overheid moet betrouwbaar worden in dit dossier en handhavend optreden". Voor de Christen Unie is belangrijk dat een absoluut maximum op de inzet van de buitenveldertbaan "negatieve gevolgen kan hebben voor de vliegveiligheid en daarmee voor de veiligheid van omwonenden".

Alle politieke partijen in Gooise Meren ondersteunen een meer pro-actieve houding van het gemeentebestuur t.a.v. de overlast van het (vlieg)verkeer

Stelling: De inwoners van Gooise Meren ondervinden steeds meer overlast van het groeiende vliegverkeer boven de gemeente. Het gemeentebestuur moet daarom meer aandacht besteden aan de nadelige gevolgen van dit vliegverkeer en zich proactiever opstellen omdat het woongenot en de gezondheid van de inwoners niet op het spel mogen worden gezet.

Er is brede steun onder de politieke partijen in Gooise Meren voor een krachtig optreden van het gemeentebestuur richting de provincie, de Rijksoverheid en de overige partijen betrokken bij het Schiphol overleg. GroenLinks zegt daarover: "In het huidige coalitieakkoord is het monitoren van de luchtkwaliteit opgenomen. Dit blijkt te soft. Wat GroenLinks betreft mag het college van B&W zich in dit dossier meer fundamentalistisch opstellen en zich krachtig inzetten voor een veilige leefomgeving met een goede luchtkwaliteit." Ook de VVD vindt dat in het nieuwe coalitieakkoord B&W een duidelijke opdracht mee moet krijgen om de overlast van het Schiphol vliegverkeer te bestrijden. De PvdA, D66 en Christen Unie leggen de nadruk op het gezamenlijk optrekken van de gemeente, de Regio Gooi- & Vechtstreek en de provinciale overheid nu de ondervonden overlast van het vliegverkeer voor een belangrijk deel gerelateerd is aan de huidige aanvliegeroutes en de plaatsing van radiobakens. De Christen Unie zegt daarover: "Almere en Amsterdam worden in aanvliegeroutes ontzien, hetzelfde zou voor Muiden en Muidenberg moeten gelden."