

PETITIE SCHIPHOL500

WIJ

Bewoners Omgeving Schiphol,

CONSTATEREN

De ontwikkeling van Schiphol is niet in balans met de omgeving omdat Schiphol sneller groeit dan is afgesproken terwijl de hinderbeperking achterblijft;

Uit het Milieueffectrapport (MER) blijkt dat in plaats van een spectaculaire hinderbeperking door een stillere vloot, de hinder in het dichtbij Schiphol gelegen binnengebied (Aalsmeer-Uithoorn, Amstelveen-Buitenveldert, Amsterdam, Zwanenburg-Halfweg, Badhoevedorp, Spaarndam, Krommenie) niet afneemt maar juist toeneemt;

Bijna een half miljoen mensen worden buiten de hinderberekening gehouden waardoor de groeiruimte voor Schiphol veel kleiner is dan de luchtvaartsector claimt;

De groei op Schiphol bestaat vrijwel geheel uit zogenaamde 'pretvluchten' zonder toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie;

500.000 vluchten bieden meer dan genoeg ruimte voor de mainport en de ondersteuning van de 'BV Nederland';

Er is nog steeds geen zicht op een werkbaar en effectief selectiviteitsbeleid dat voldoet aan de EU-voorschriften;

Bij een plafond is er een automatische 'prikkel' voor de luchtvaartmaatschappijen om de slots in te zetten voor die vluchten met de meeste toegevoegde waarde en 'pretvluchten' uit te voeren van andere luchthavens;

Recente studies hebben de nadelige gezondheidseffecten van geluidshinder nog eens bevestigd;

Het voorzorgsbeginsel maakt een rem op de uitstoot van ultrafijnstof noodzakelijk;

De Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur heeft gewezen op leefomgeving als hedendaagse factor van belang voor het vestigingsklimaat, en op de negatieve effecten van Schiphol;

VERZOEKEN

de Nederlandse politiek om spoedig een werkbaar en doeltreffend selectiviteits-instrumentarium ter beschikking te stellen en - indien niet mogelijk vanwege EU-voorschriften - het plafond van 500.000 vluchten op Schiphol te verlengen tot 2030 zodat de afgesproken selectiviteit via marktwerking tot stand kan komen.

7 februari 2017

<http://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>

https://twitter.com/ORSbewoners/with_replies

KIESWIJZER SCHIPHOL500

1. Het plafond van 500.000 vluchten t/m 2020 zoals afgesproken in de Aldersakkoorden blijft gehandhaafd.
2. Het plafond van 29.000 nachtvluchten (als compensatie voor het niet uitvoeren van de afgesproken glijvluchten) dient wettelijk te worden verankerd.
3. Uit het Milieueffectrapport (MER) blijkt dat in plaats van een spectaculaire hinderbeperking door een stillere vloot, de hinder in het dichtbij Schiphol gelegen binnengebied (Aalsmeer-Uithoorn, Amstelveen-Buitenveldert, Amsterdam, Zwanenburg-Halfweg, Badhoevedorp, Spaarndam, Krommenie) niet afneemt maar juist toeneemt. Dat is niet acceptabel.
4. Strikt preferentieel baangebruik (het zo weinig mogelijk inzetten van banen met relatief veel omwonenden dicht bij de kop van de baan) is het uitgangspunt voor de Schiphol-operaties. Dit door het toepassen van de Rinnooy Kan norm of het uitvoeren van gelijkwaardige maatregelen.
5. De gevraagde uitwerking van de vierde-baanregel door de motie-Visser mag niet leiden tot het vaker inzetten van banen met relatief veel omwonenden dicht bij de kop van de baan.
6. Schiphol dient zich overeenkomstig het afgesproken selectiviteitsbeleid te richten op het faciliteren van netwerkverkeer en het onderhouden van het verbindingennetwerk. Niet op een zo hoog mogelijk volume aan vluchten. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu dient een werkbaar en doeltreffend instrumentarium te ontwikkelen waardoor Schiphol niet-mainportgebonden verkeer kan uitplaatsen en weren.
7. Alle gehinderden in de Schipholregio, ook wonend in huizen gebouwd na 2005, dienen mee te tellen bij de hinderberekeningen en de toetsing aan de wettelijke criteria.
8. Zolang er geen duidelijkheid is over de mogelijk schadelijke effecten van ultrafijnstof wordt uit het voorzorgbeginsel ernaar gestreefd dat de uitstoot op zijn minst niet toeneemt.
9. De conclusie van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur - dat de leefomgeving van Schiphol een belangrijke vestigingsplaatsfactor vormt - dient uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het Schipholbeleid en eventuele beslissingen over uitbreidingsvoorstellen.
10. Bij het uitblijven van een werkbare en doeltreffende selectiviteitsregeling dient het plafond van 500.000 vluchten op Schiphol te worden verlengd tot 2030. Dit is immers ruim voldoende voor het mainportverkeer en de ondersteuning van de 'BV Nederland'. Door de schaarste is er dan automatisch een prikkel voor de luchtvaartmaatschappijen om de slots in te zetten voor die vluchten met de meeste economisch toegevoegde waarde en niet-mainportgebonden verkeer uit te voeren vanaf andere luchthavens.

Bewoners Omgeving Schiphol

7 februari 2017

<http://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>

https://twitter.com/ORSbewoners/with_replies