



Maatschappelijke
Raad Schiphol

Verbeterpunten voor de leefomgeving

Maatschappelijke Raad Schiphol



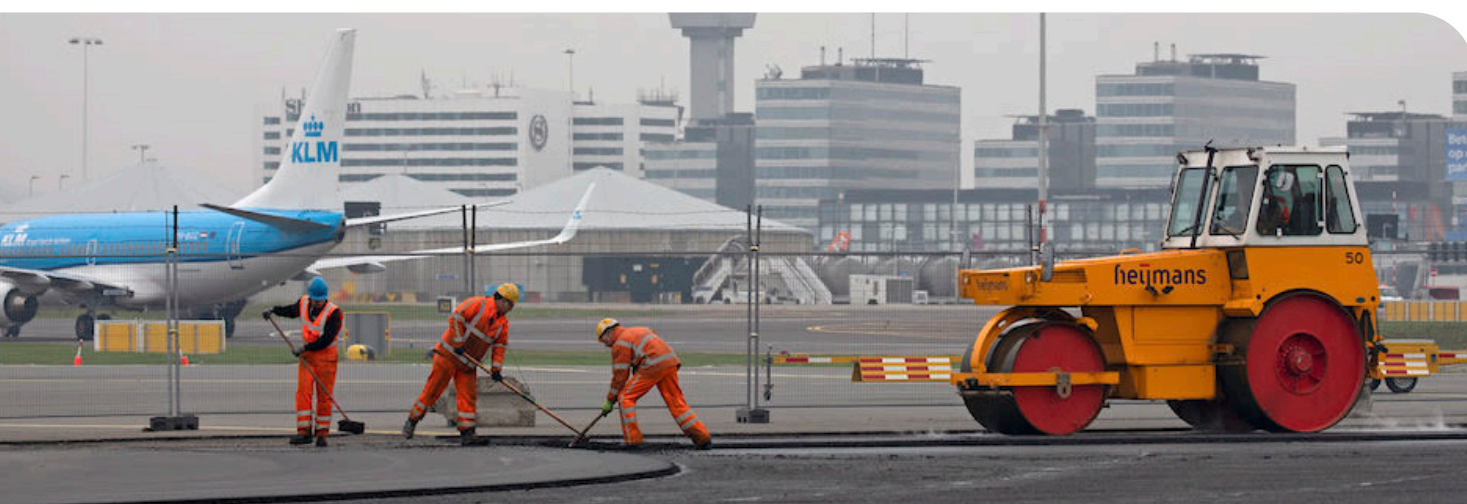
Maatschappelijke Raad Schiphol voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving

De MRS komt op voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Een grote luchthaven midden in een dichtbevolkt gebied heeft een negatieve impact op de leefomgevingskwaliteit van omwonenden als gevolg van geluidshinder en uitstoot. Dat zorgt voor negatieve gezondheidseffecten. De omwonenden in de Schipholregio worden bloot gesteld aan veel meer lawaai dan wat de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) toelaatbaar vindt.

Schiphol legt daarnaast een immens beslag op de omgeving: zowel op de beschikbare ruimte als op de arbeids- en energiemarkt, in de stikstof- en CO₂-ruimte. De broodnodige woningbouw is bijvoorbeeld niet altijd mogelijk vanwege de omvang van Schiphol. Meer ruimte en bescherming voor inwoners én andere sectoren is noodzakelijk. Daarom moet Schiphol terug naar een omvang die beter past bij Nederland.

Ook de rechtsbescherming voor de omwonenden moet eindelijk goed worden georganiseerd. De rechter heeft bepaald dat een fair balance ontbreekt. Inwoners hebben recht op een ongestoord privéleven. De Staat moet aan de slag met de uitwerking hiervan. Met een passende omvang van Schiphol wordt invulling aan de *fair balance* gegeven.

De transitie van Schiphol naar een omvang passend bij Nederland kan niet zonder de hubfunctie ter discussie te stellen. Het belang van de hubfunctie verandert met de tijd. Aantoonbaar is dat de maatschappelijke kosten van de omvangrijke hubfunctie hoog zijn. Daarnaast is helder dat veel bestemmingen worden bediend zonder duidelijk belang voor Nederland en met nauwelijks vraag vanuit Nederland. Bestemmingen die van belang zijn voor Nederland kunnen tegenwoordig veelal zonder overstappers worden bediend.



De MRS zet zich in voor verandering:

1. Minder vliegtuigbewegingen

Vliegtuigen maken veel geluid, maar hinder wordt niet alleen veroorzaakt door het geluidsniveau, maar ook door aantallen vliegtuigbewegingen, piekgeluiden, vluchtblokken (aantal en duur) en het ontbreken van rust tussen deze vluchtblokken (bron: www.rivm.nl/vliegtuiggeluid). Een substantiële vermindering van het aantal vluchten (commerciële- plus privévluchten) is noodzakelijk voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit en de gezondheid van omwonenden. Hierdoor kunnen noodzakelijke rustperiodes worden gerealiseerd.

2. Geluidsbelasting afbouwen tot maximale WHO-advieswaarden

Gestoord worden tijdens het slapen, lange dagen met voortdurend vliegtuiglawaai geven een mens stress, hoge bloeddruk of hart- en vaatziekten.

Vanwege de negatieve gezondheidseffecten van blootstelling aan vliegtuiggeluid adviseert de MRS een ambitieuze afbouw richting de maximale advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Reductie van geluidsbelasting, bijvoorbeeld door minder belastende vliegtuigen, dient daarvoor volledig ten goede te komen aan het verminderen van de overschrijding van WHO-advieswaarden.

3. Nachtsluiting van 23:00-07:00 uur

Slaapverstoring is het belangrijkste nadelige gevolg voor de gezondheid van nachtelijk vliegtuiglawaai. Een korte slaapduur en een slechte slaapkwaliteit hebben zowel kortetermijneffecten (slechte prestaties overdag en prikkelbaarheid) als langetermijneffecten zoals genoemd in de inleiding.

Gezien het belang van een voldoende goede slaapkwaliteit voor zowel fysieke als mentale gezondheid wil de MRS een sluiting van Schiphol tussen 23:00-07:00u. Bovendien moeten hoge concentraties van vluchten in de randuren 's ochtends vroeg en 's avonds laat worden vermeden.



4. Gezondheidsonderzoek

De luchtvaartsector draagt bij aan lucht- en bodemverontreiniging. Rondom Schiphol spelen diverse kwesties met betrekking tot uitstoot van gevaarlijke stoffen zoals Pfas, ultrafijnstoffen, stikstofoxiden en zwavel. De MRS pleit voor meer gezondheidsonderzoek en betrokkenheid van de Gezondheidsraad. Er moet daarnaast worden ingezet op zwavelvrije kerosine, omdat de uitstoot zeer schadelijk is voor mensen die dichtbij Schiphol wonen.

5. Rechtsbescherming en handhaving

Rechtsbescherming voor inwoners moet eindelijk goed worden georganiseerd. Noodzakelijk is handhaving van de wettelijke geluidsnormen. Tot op heden worden deze wettelijke geluidsnormen niet gehandhaafd. De rechter heeft de Staat opgedragen om mensen beter te beschermen en dit uiterlijk in maart 2025 bij wet te regelen. Belangrijk hierbij is dat het gaat om individuele rechtsbescherming en niet 'per saldo'. Dit laatste leidt tot hinderverschuiving. Ook vindt de rechter het belangrijk dat het aantal handhavingpunten wordt uitgebreid, zowel binnen als buiten de geluidscontouren. De MRS doet een beroep op de landelijke politiek om inwoners (wettelijk) te beschermen en hun belangen te waar-

borgen. Er zou in dat kader een toetsingskader voor de fair balance moeten worden ontwikkeld, om op die wijze de belangen te waarborgen.

Onderdeel van rechtsbescherming is de handhaving door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT moet door het kabinet in staat gesteld worden om de geluidsnormen te handhaven en sancties op te leggen. Daarbij moet de inspectie niet alleen geluidsberekeningen maar ook geluidsmetingen kunnen gebruiken in de handhaving. Dit onderschrijft de noodzaak van voldoende en goed geplaatste meetposten.

6. Ondersteuning omwonenden door overheid

Omwonenden lijden (gezondheids)schade als gevolg van te veel vliegtuiggeluid. De problemen die dit veroorzaakt bij mensen moet worden geadresseerd. Dat betekent dat omwonenden die recht hebben op nadeelcompensatieregelingen of door het Rijk gefinancierde gevelisolatieprogramma's actief worden benaderd en genoegdoening krijgen. Bovendien moeten de in het verleden uitgevoerde gevelisolatieprogramma's regelmatig worden getoetst op effectiviteit en worden herzien op basis van het aantal vliegtuigbewegingen.

7. Onafhankelijke klachtenregistratie en opvolging

Er moet een loket komen waar mensen met klachten terecht kunnen dat onafhankelijk is van partijen die aan Schiphol gelieerd zijn. Ook moeten deze klachten onafhankelijk geanalyseerd worden. Dit is relevante input voor de beleidsvorming. Dat draagt bij aan de totstandkoming van een objectief beeld over de klachten van omwonenden en geeft omwonenden het vertrouwen dat hun klachten serieus genomen worden.

8. CO2-reductie luchtvaart

Alle bedrijfstakken in Nederland hebben doelen die eraan bijdragen om de opwarming van de aarde onder de 1,5 graden te houden, behalve de luchtvaart. Luchtvaart is namelijk geen onderdeel van de Klimaatwet. In plaats daarvan heeft Nederland afspraken over klimaatdoelen vastgelegd in het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De doelen die hierin staan zijn niet in lijn met de Klimaatwet en bovendien niet bindend. Deze uitzonderingspositie is niet langer verdedigbaar. Zeker omdat de klimaatimpact van de uit Nederland vertrekkende internationale luchtvaart voor 15% van de totale Nederlandse klimaatimpact zorgt.

Luchtvaart moet daarom worden opgenomen in de Klimaatwet en het behalen van klimaatdoelen zou gewaarborgd moeten worden met behulp van het CO2-plafond.

Zo wordt klimaatbeleid voor de luchtvaart integraal onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Daarvoor ligt een wetsvoorstel klaar, waarmee in 2025 een CO2-plafond per luchthaven ingevoerd kan worden.

9. Alternatieve vervoersmiddelen

Om in de reisbehoeften van mensen te voorzien, is de MRS voor het aantrekkelijker maken van vervoersalternatieven zoals internationaal spoor- en busvervoer. Dit kan door luchtvaart correct te beprijzen en door vervoersalternatieven beter (Europees) te organiseren.

