

Visie BRS op de ontwikkeling van Schiphol

Inleiding

Rijk, provincies en gemeenten hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een gezonde en veilige leefomgeving. De impact van Schiphol op de omgeving is groot. Het Rijk bepaalt binnen welke kaders Schiphol mag opereren. Dat raakt echter één op één aan andere maatschappelijke opgaven, onder meer op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid. De vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregie, verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), pleiten daarom voor een integrale benadering waarin de verschillende vraagstukken in samenhang worden gewogen.

In de ontwerp-Luchtvaartnota heeft de minister op hoofdlijnen aangegeven hoe zij de ontwikkeling van luchtvaart en Schiphol ziet. Vanuit de gedeelde verantwoordelijkheid voor een leefbare woon- en werkomgeving heeft de BRS een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan het toekomstig beleid voor luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol dient te voldoen. Daarbij gaat zij ervan uit dat het kabinet eerdere afspraken gestand doet.

De uitgangspunten van de BRS:

Minder hinder

- De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.
- De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).
- De BRS wil dat Schiphol zorgt voor meer rust in de nacht en meer rustmomenten overdag.
- De BRS wil af van de per saldo benadering van berekende hinder.
- De BRS pleit ervoor dat minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Daarbij wil de BRS extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals specifiek de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.
- De BRS vindt dat Schiphol passende compensatie moet bieden voor die gebieden waar onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt en de leefbaarheid onder druk staat door de combinatie van ruimtelijke beperkingen en een zware belasting.
- De BRS pleit dat het Rijk het destijds stop gezette onderzoek in het kader van GES (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol) onder aansturing van RIVM en GGD's hervat.
- De BRS wil geen extra belasting voor de omgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar andere luchthavens (waaronder Lelystad en Eindhoven) alsnog niet door gaat.

Zorg voor integraliteit

- De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.
- De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.
- De BRS wil dat het Rijk en de Sector niet alleen kijken naar innovatie in de lucht, maar ook naar innovatieve maatregelen op de grond om in de gebouwde omgeving tot hinderbeperking te komen. Het Rijk en de Sector moeten hiervoor voldoende middelen reserveren en ruimte bieden voor maatwerk.
- De BRS roept alle partijen op om de capaciteit op Schiphol selectief te gebruiken (voor die vluchten die de grootste mogelijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie) en de BRS vraagt het Rijk om een totale visie waarbij alle modaliteiten in samenhang worden bekeken.

Transparante en handhaafbare regelgeving

- De BRS vindt dat de huidige 'stand still' in de luchtvaart als gevolg van corona als momentum moet worden gebruikt om sturing op selectiviteit alsnog te regelen.
- De BRS wil dat het ministerie het NNHS met (max) 500.000 vluchten op jaarbasis nu zo snel mogelijk in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB) verankert.

- De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten vs het rekenen.
- De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.
- De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ro en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving (ro).

Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden

- De BRS stelt de verantwoordelijkheden van de bevoegde gezagen en de sector centraal en roept het Rijk op dit ook te doen.
- De BRS vindt dat handhaving onafhankelijk en transparant dient te zijn.
- De BRS vindt dat het Rijk het huidige Regioforum van de ORS moet hervormen tot een breed toegankelijk platform voor dialoog en uitwisseling