

Respons

Partij	Stelling	Antwoord	Toelichting
CDA	1 – Plafond 500.000	Voor	Het CDA is voor maximering van het aantal vluchten tot 500.000. Eventuele groei op lange termijn moet altijd in balans met de omgeving gebeuren. Dat betekent dat er voldoende maatregelen zijn genomen op het gebied van veiligheid, geluidsoverlast en volksgezondheid. Altijd in balans met de omgeving.
CDA	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	Een belasting op kerosine heeft een sterker prijseffect op goedkope vluchten en minder op vluchten waar Schiphol zijn hubfunctie aan ontleend.
CDA	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	Schiphol moet voorrang geven aan schonere vliegtuigen. Het is belangrijk dat de gezondheidsrisico's op basis van cijfers van het RIVM snel openbaar worden gemaakt.
CDA	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	De conclusies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid gaan verder dan een advies. Daar moet naar gehandeld worden. Vliegen is iets anders dan het vervoer van chemicaliën. Voor vliegen gelden eigen eisen voor veiligheid. Niet minder dan voor chemie maar anders. Veiligheid is heel erg belangrijk. Aangegeven is dat de veiligheid niet gegarandeerd kan worden met meer dan 500.000 vliegbewegingen per jaar gebruikmakend van het huidige banenstelsel en vliegplan.
CDA	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	Het alternatief voor de komende jaren is Lelystad. Met het oog op de verdere groei van de Nederlandse economie moeten alternatieven blijvend onderzocht worden.
CDA	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Het CDA vindt het belangrijk dat gemaakte afspraken worden nagekomen. Bij het maken van nieuwe afspraken in de toekomst kan de 6% norm opnieuw ter discussie komen.
ChristenUnie	1 – Plafond 500.000	Voor	Schiphol kan niet langer meer doorgroeien. Doorgroeien geeft een te grote belasting van het gebied rond Schiphol. Dat betekent dat er inderdaad een plafond moet komen van 500.000 vluchten per jaar. Onderzocht moet worden welke vluchten verplaatst kunnen worden, niet alleen naar Lelystad, maar ook naar andere luchthavens in Nederland. Wel is het belangrijk dat er een afstemming plaatsvindt rond de vaststelling van het plafond voor Schiphol en de mogelijkheid voor andere luchthavens en hun omgeving (zie discussie rond Lelystad Airport) om vluchten van Schiphol over te nemen. O.i. zou een en ander voor 2020 geregeld moeten zijn.
ChristenUnie	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	De ChristenUnie ziet niet in, waarom de luchtvaart ook niet de bijdrage zou leveren aan de klimaatdoelstellingen van Nederland. Ook t.a.v. vliegtuigen moet toch ook een energietransitie kunnen worden ontwikkeld. En wat de inkomende en uitgaande vliegtuigen van buitenlandse maatschappijen betreft, de wereld is zo verbonden met elkaar dat t.a.v. dit punt goede internationale afspraken gemaakt moeten kunnen worden
ChristenUnie	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Neutraal	De ChristenUnie kan alleen voor of tegen deze stelling zijn op basis van goed onderbouwde wetenschappelijke argumenten. Als uit het meerjarig programma door de RIVM zou blijken dat de uitstoot voor de volksgezondheid kwalijke gevolgen heeft, moet er een duidelijke normering komen voor ultra-fijnstof. Wij zijn aarzelend of je nu al een normering moet gaan stellen, nu er nog geen feiten zijn die wel tot een normering zouden moeten leiden. Wellicht is hier ook een relatie te leggen met de maximering van het aantal vluchten tot 500.000. Deze maximering zal ook gevolgen hebben voor de uitstoot van ultra-fijnstof.
ChristenUnie	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	Een calamiteit in een chemisch bedrijf kan ernstige gevolgen hebben voor de omgeving. Voor een calamiteit rond een neerstortend toestel geldt hetzelfde. Een Bijlmerramp, zoals in 1992, kan ook Amstelveen treffen. Dus de vraag is of de Veiligheidsregio ook een analyse heeft van een ramp met een neerstortend toestel op of direct bij Amstelveen?

Respons

ChristenUnie	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	De ChristenUnie is van mening dat het altijd belangrijk is niet alleen naar korte termijnoplossingen, maar ook naar lange termijnoplossingen te zoeken. En dan zou het zomaar kunnen dat Nederland er naar toe moet dat Schiphol verplaatst zou worden naar en opgespoten gebied in de Noordzee. Zover zijn we op dit moment nog niet. Alleen al rond de bereikbaarheid van een vliegveld in de Noordzee moeten nog vele vragen worden opgelost. Maar anticiperen op de situatie van over 50 jaar, is zeker bij deze stelling belangrijk.
ChristenUnie	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Afspraken die bij akkoorden worden gemaakt, moeten worden nagekomen. Dat geldt ook voor afspraken die rond het AldersAkkoord zijn gemaakt. Bij onderhoud van andere banen dan de Buitenveldertbaan, zou eerst moeten worden gezien in hoeverre andere banen intensiever gebruikt zouden kunnen worden, ook al hangt daar mogelijk een economisch prijskaartje aan. Van alle banen bij Schiphol, lijkt het zo te zijn dat de aanvliegroute naar de Buitenveldertbaan over het dichtstbevolkte gebied gaat, dus daar moet dan ook rekening mee worden gehouden.
D66	1 – Plafond 500.000	Tegen	D66 Amstelveen wil Schiphol niet bij voorbaat “op slot” zetten, vanwege de belangrijke economische functie voor Amstelveen en de regio. D66 Amstelveen wil dat de luchthaven zich focus t op de hub-functie van het zakelijke verkeer, en is voorstander van het ontlasten van de regio door vakantieverkeer te verplaatsen naar bijvoorbeeld Lelystad of Eindhoven. Voordat verdere groei van het aantal vluchten voor D66 Amstelveen bespreekbaar is, moet Schiphol zich eerst houden aan gemaakte afspraken over (preferent) baangebruik en hinderbeperking (selectiviteit). Toename van het aantal vluchten van Schiphol kan wat D66 Amstelveen betreft alleen als de veiligheid van omwonenden voldoende gewaarborgd is en in balans is met maatregelen waarbij aantoonbaar de overlast door geluid en luchtvervuiling voor Amstelveen niet toeneemt. D66 Amstelveen zet bij nieuwe afspraken tevens in op het afschaffen van nachtvluchten, sterke vermindering van onverklaarbare afwijking van het preferent baangebruik en beperking van oude zware toestellen op de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan.
D66	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	D66 Amstelveen ziet een grote vergroeningsopgave voor de luchtvaart. Biobrandstof is voor de korte termijn cruciaal, omdat er voorlopig geen volledig emissievrije alternatieven zijn. D66 Amstelveen streeft naar een klimaatneutrale stad en wil Amstelveen goed achterlaten voor de volgende generaties. D66 stimuleert duurzame en vernieuwende initiatieven en wil dat de gemeente zelf het goede voorbeeld geeft. Om lokale initiatieven niet teniet te laten gaan, dient Schiphol ook een evenredige bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen.
D66	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	D66 zet in op gezonde lucht en ziet een grote vergroeningsopgave voor de luchtvaart. Biobrandstof is voor de korte termijn cruciaal, omdat er voorlopig geen volledig emissievrije alternatieven zijn. D66 Amstelveen wil dat Schiphol oudere toestellen actief weert. D66 wil dat de luchthaven een voortrekkersrol pakt voor een schonere luchtvaart wereldwijd en is voor een heldere normering voor de uitstoot van ultra-fijnstof.
D66	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	Bedrijfsactiviteiten als chemie zijn niet vergelijkbaar met Schiphol. Tegelijk vindt D66 Amstelveen dat de veiligheid van omwonenden de hoogste prioriteit hebben moet hebben. De Onderzoeksraad voor veiligheid constateert dat de grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer in zicht komen en verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. D66 Amstelveen wil dat de aanbevelingen van de Raad ten aanzien van reductie veiligheidsrisico's, samenwerken en eindverantwoordelijkheid integraal onderdeel zijn van de fundamentele discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en van een besluit over groei van luchthaven Schiphol.

Respons

D66	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	Om de toenemende vraag van vliegverkeer aan te kunnen, concurrerend te blijven en tegelijkertijd verantwoordelijk om te gaan met de gezondheid van omwonenden en het beschermen van flora en fauna, moet de overheid vooruit kijken. D66 wil doorpakken met het onderzoek naar mogelijke uitbreidingslocaties, bijvoorbeeld een vliegveld in de Noordzee.
D66	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Het daadwerkelijke baangebruik en de geluidsoverlast van de Buitenveldertbaan zijn de afgelopen jaren veel hoger gebleken dan de gemaakte prognoses in het Alders Akkoord uit 2008 over het baangebruik. D66 Amstelveen wil heldere afspraken over baangebruik inclusief afspraken over compensatie voor de omgeving bij het overschrijden van die afspraken. Daarnaast wil D66 Amstelveen meer transparantie van baangebruik en streeft daarbij naar 'geen onverklaarbare inzet' van banen. Betere en toegankelijke voorlichting kan daarnaast bijdragen aan meer begrip bij omwonenden voor de gekozen aan- en uitvliegroutes.
GroenLinks	1 – Plafond 500.000	Voor	Schiphol zit met 500.000 vluchten op of over de grens van wat de regio aankan. Met kritiekloos ja-knikken over Schiphol is niemand gebaat.
GroenLinks	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	De klimaatdoelstellingen moeten ook voor vliegverkeer en Schiphol gaan gelden. Voor korte afstanden is snel treinverkeer een uitstekend alternatief voor vliegen en voor langere afstanden is digitalisering een alternatief voor zakenvluchten. Wat GroenLinks betreft moet Schiphol hard werken aan de vermindering van geluids- en milieuoverlast. Normen die voor andere bedrijfstakken gelden moeten ook gelden voor vliegverkeer (veiligheid, geluid, BTW op tickets, belasting op brandstof).
GroenLinks	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	De gezondheid van de inwoners staat voor GroenLinks voorop. Alle uitstoot van schadelijke stoffen moet worden gemeten en moet aan de strengste normen hiervoor voldoen.
GroenLinks	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	De veiligheid van de omwonenden moet de hoogste prioriteit hebben. Het rapport van de onderzoekraad voor de veiligheid laat zien dat de veiligheid door de toename van het aantal vluchten in gevaar komt. GroenLinks wil hechte samenwerking met aangelegen gemeentes om zo efficiënter druk te kunnen uitoefenen op Schiphol.
GroenLinks	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	Als het aantal vluchten op Schiphol niet afneemt, moet onderzoek worden gedaan naar een andere locatie. Schiphol op de huidige plek is een te grote bedreiging voor de gezondheid en veiligheid van de omwonenden.
GroenLinks	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	De overlast op de Buitenveldertbaan moet verminderen. Overlast moet niet berekend maar gemeten worden en inzichtelijk gemaakt worden voor de Amstelveners. Door verandering van uitvliegroutes moet de overlast in Amstelveen- Zuid verder teruggedrongen worden. Ook moeten het aantal nachtvluchten sterk worden verminderd.
OCA	1 – Plafond 500.000	Voor	
OCA	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	
OCA	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	
OCA	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	
OCA	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	
OCA	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	
PvdA	1 – Plafond 500.000	Voor	In het Alders akkoord is een balans gevonden OM het budget toerisme "uit te ruilen" voor de reguliere vliegtuigbewegingen. De budgetvluchten worden verplaatst naar andere luchthavens binnen Nederland en vliegveld Lelystad zal hiervoor als hoofdlocatie worden aangepast. Er is met dit besluit niet over een nacht ijs gegaan en hoewel ook hier best nadelen zijn op te noemen is het onze mening om hier invulling aan te geven.

Respons

PvdA	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	Natuurlijk moeten we kritisch zijn op uitstoot van schadelijke stoffen, maar als je dit voor de luchtvaart laat gelden waarom dan niet voor alle transport middelen. Auto's vervuilen eveneens. Gelukkig zien we een tendens dat met nieuwe technologieën de uitstoot van schadelijke stoffen wordt terug gedrongen. Dus het is niet per definitie zo dat alleen door de Luchtvaart de klimaat doelstelling niet worden gehaald, dit is een probleem die op ieder vlak moet worden aangepakt. De luchtvaart kan schoner en energie-efficiënter. De PvdA wil de subsidies op kerosine afbouwen en in Europees verband een kerosinebelasting invoeren.
PvdA	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	Eigenlijk gelijk aan het antwoord op de vorige stelling. Daarnaast zijn er nog veel meer factoren die invloed hebben op de verlaging van de levensverwachting. Dus ook hier is het wel erg kort door de bocht om dit één op één met de Luchtvaart te koppelen
PvdA	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	Door toepassen van strenge regels heeft de Luchtvaart bewezen een van de veiligste, zo niet de veiligste vorm van transport te zijn. Natuurlijk zullen wij altijd moeten borgen dat het wonen in de omgeving van een luchthaven niet tot onveilige situaties mag leiden. Maar zoals met alles zal er altijd een risico blijven bestaan. Daarnaast betekent het niet dat als een norm minder streng is dan in een andere sector deze meteen als onveilig kan worden beschouwd. Een duidelijke omschrijving hiervan kan echter wel duidelijkheid en houvast bieden.
PvdA	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	Schiphol is een van de motoren van onze economie. We kiezen voor kwalitatieve groei die veel bijdraagt aan de economie en nadrukkelijk rekening houdt met de leefbaarheid in de regio. Andere luchthavens in Nederland, zoals Lelystad, kunnen op termijn een deel van de kwantitatieve groei van Schiphol voor hun rekening nemen.
PvdA	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Afspraken conform het Alders akkoord volgen, veiligheid mag echter nooit een reden zijn om het maximum aantal vliegbewegingen te overschrijden.
SP	1 – Plafond 500.000	Voor	Schiphol is een normaal bedrijf. Voor elk bedrijf geldt dat er fysieke grenzen zijn aan de groei op een bepaalde plek. Als wij met elkaar afspraken maken zijn die ook bindend. Elke keer afspraken oprekken is uit den boze. Overstappers leveren nauwelijks werkgelegenheid op. We hebben ons ook te houden aan afspraken rondom klimaatakkoorden.
SP	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	Luchtvaart en dus ook Schiphol moet aan dezelfde regels voldoen als iedereen. Het is vreemd dat er een uitzondering wordt gemaakt, juist voor de grootste vervuiler.
SP	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	Tot we meer duidelijkheid over gevolgen hebben hanteren we het principe voorkomen is beter dan genezen. Dus volkomen eens met het voorzorgprincipe.
SP	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	In ons verkiezingsprogramma stellen we al dat Schiphol een normaal bedrijf is dat onder de normale regelgeving moet vallen.
SP	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Voor	Naast grenzen aan de groei van de luchtvaartsector zijn er ook fysieke grenzen aan de groei van Schiphol. Voor de lange termijn moeten we zoeken naar een alternatief, zowel voor het vliegen als voor de locatie waar we naartoe vliegen
SP	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Weer in lijn met ons verkiezingsprogramma. Schiphol is een normaal bedrijf, en afspraken die we maken daar houden we ons ook aan.

Respons

VVD	1 – Plafond 500.000	Voor	Om op deze stelling met een simpel voor/tegen te antwoorden is niet mogelijk omdat er in deze vraagstelling meerdere facetten een belangrijke rol spelen. Blijvend tot aan 2030 is voor de VVD een te lange periode. De VVD stelt wel dat de Gemeente alles in het werk moet stellen om de groei tot 500.000 vluchten per jaar te beperken. Het Alderstafel akkoord stelt tot 2020 max. 500.000 vluchten. En daar moeten wij allen ons aan houden. Afspraak is afspraak. Hier speelt ook de vraag of het aantal vluchten gemaximeerd zou moeten worden of dat er sprake zou moeten zijn van een maximale geluidsnorm/belasting en/of maximale uitstoot. Het kan namelijk zijn dat er met stillere en/of minder milieu belastende vliegtuigen meer gevlogen zou kunnen worden. Voortvarend moet nu wel vliegen vanaf Lelystad geregeld worden.
VVD	2 – Evenredige bijdrage klimaat	Voor	Simpel voor/tegen is niet mogelijk. Kolencentrales in China produceren daar veruit de meeste elektriciteit. Wij in Nederland zullen dergelijke centrales stapsgewijs maar volgens een ambitieus schema gaan sluiten. Een eventuele belasting op Kerosine kan alleen internationaal geregeld worden.
VVD	3 – Geen toename ultra-fijnstof	Voor	Fijnstof en zeker ook ultra-fijnstof is een zeer belangrijk milieu punt. Het door U aangehaalde RIVM onderzoek is nu in uitvoering. Met grote belangstelling kijkt de VVD uit naar de resultaten. Ook dit punt zal wereldwijd besproken moeten worden en internationaal geregeld .
VVD	4 – Externe veiligheidsnormen	Voor	De VVD houdt altijd vast aan alle mogelijke veiligheid voor onze omwonenden en zo nodig afdwingen. Luchtvaart is een van de bedrijfstakken waarin veiligheid zeer serieus genomen wordt. Bij het in kaart brengen van risico's zal ook de kans in kaart gebracht moeten worden van het optreden van dergelijke risico's . De effecten van de groei van Mainport Schiphol op onze inwoners zal door de gemeente goed moeten worden gemonitord en de VVD is van mening dat er actief moet worden meegewerkt aan oplossingen ingeval van overlast in specifieke gebieden.
VVD	5 – Alternatieve lokatie lange termijn	Tegen	De VVD ziet dit als 'wishful thinking' en zou voor zijn indien mogelijk. De aanwezigheid van Schiphol in onze regio leidt niet alleen tot een veiligheidsrisico maar biedt ook veel mogelijkheden en banen. Schiphol en de regio hebben een nauwe verwevenheid, waarbij verplaatsing een enorme impact zal hebben. De VVD begrijpt dat er steeds opnieuw gekeken zal worden naar alternatieven voor de locatie. De luchthaven en alles wat daarbij hoort betreft inmiddels een investering die al is opgelopen naar de 50 miljard euro.
VVD	6 – Maximum inzet Buitenveldertbaan	Voor	Onder de bekende voorwaarden gebruik Buitenveldertbaan moet een maximum gehandhaafd worden. Het is praktijk de Buitenveldertbaan alleen bij specifieke weersomstandigheden in te zetten. Afspraken zoals aan de Alderstafel gemaakt moeten gehandhaafd blijven. Met natuurlijk wel een tolerantie over de tijd en bijzondere gebeurtenissen, Veiligheid voor alles. LVN moet transparant rapporteren. Deze vraagstelling komt dichtbij onze VVD zienswijze.