

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Van: Bewonersdelegatie College van Advies Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Betreft: Milieu Effect Rapport (MER) Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS)

Datum: 3 november 2016

ZIENSWIJZE

Inleiding

Bij het doorlezen van de teksten valt als eerste de wel zeer luchtige toonzetting op. Er wordt gesteld dat er 34% hinderbeperking optreedt en dat er daardoor mogelijkheden ontstaan om het aantal vluchten op Schiphol aanzienlijk uit te breiden. Niet wordt vermeld dat er in het zwaar gehinderde binnengebied (Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn, Zwanenburg-Halfweg) een duidelijke verslechtering optreedt en dat de meeste hinderbeperking neerslaat in het buiten-buitengebied, betrekkelijk ver van Schiphol afgelegen, waar de hinder aanzienlijk lager is. Verder neemt de externe veiligheid achter de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan af, neemt de luchtvervuiling toe (Nox). Over de wereldwijde CO2-problematiek, waaraan de luchtvaart een steeds grotere bijdrage levert (verdragen Parijs en Montreal) wordt niet gesproken en over de zeer verontrustende ultra-fijnstof problematiek wordt ook met geen woord gerept, behalve dan dat er door het RIVM onderzoek gaat gebeuren.

Bovendien worden duidelijke afspraken uit het Aldersakkoord over het aantal uit te voeren nachtvluchten geschonden en zijn de berekeningen uitgevoerd volgens oude Nederlandse rekenmethodes. Daardoor zijn de effecten van hinderbeperking door de NADP2-startprocedure en het effect van operationele CDA's versus CDA's met vaste naderingsroutes ook niet juist meegenomen, maar daarover hierna meer.

Bezwaren

1) Afspraak over nachtvluchten

Ten eerste een aantal belangrijke opmerkingen vooraf.

A) In de Aldersakkoorden uit 2008 en 2013 wordt er alleen gesproken over CDA's met een vaste naderingsroute en nooit over operationele CDA's, of CDA's met vectoring. Die werden pas door de luchtvaartsector in 2015 voor het eerst geïntroduceerd.

B) Een CDA met vectoring heeft een ongunstiger geluidprofiel dan een CDA met vaste naderingsroute die in de Aldersakkoorden worden bedoeld en die ook al vóór 2008 in ongeveer gelijke hoeveelheden overdag werden gevlogen.

C) De belangrijkste manier om hinder te beperken in het buitengebied achter de preferente banen zijn "echte" CDA's in de nacht, avond en waar mogelijk overdag en stillere vliegtuigmotoren.

Wat werd er afgesproken in het Aldersakkoord van 1 oktober 2008 over hinderbeperking achter de preferente banen (Kaagbaan en Polderbaan)?

1) Echte CDA's vanaf 20.30 uur tot de volgende ochtend 06.30 uur (dus met een aaneengesloten relatieve rustperiode) en echte CDA's van 15.00 uur tot 18.00 uur in de middag. Met de uitvoering zou in 2012 worden begonnen tussen 22.00 en 23.00 uur en dat zou in enkele jaren worden uitgebreid over de gehele periode.

In 2012 bleek de luchtvaartsector niet aan haar verplichtingen te kunnen voldoen en zijn de bewoners geheel tegen hun zin – en alleen om het Aldersproces te redden – akkoord gegaan met een CDA-vervangend pakket, waarin de belangrijkste bepalingen waren de punten 3 en 4 en 7. In punt 3 werd afgesproken het aantal nachtvluchten te reduceren van 32.000 tot 29.000. De effecten daarvan slaan bijna in zijn totaal neer achter de invlieg-gebieden van Polderbaan en Kaagbaan, en wel in de nacht en late avond, net zoals in het oorspronkelijke pakket, maar

alleen in mindere mate.

Punt 4 van het pakket hield in een vervroegde invoering van het selectiviteitsbeleid bij 90% van de afgesproken maximumcapaciteit van Schiphol (460.000 vliegbewegingen). In punt 7 van het pakket werd de sector een ontsnappingsclausule geboden om toch weer meer dan 29.000 nachtvluchten te vliegen, indien ze achteraf toch **substantieel meer** echte CDA's konden vliegen waarvan de hinderbeperking voornamelijk in de avond zou vallen en zou neerslaan achter Kaagbaan en Polderbaan.

De sector meent dat ze een beroep op punt 7 kan doen omdat ze ongeveer 1 uur **overdag** operationele CDA's vliegt en dat ze daarmee "levert" voor het hele pakket uit 2008 voor Kaagbaan óen Polderbaan. Deze operationele CDA's werden overigens ook al in 2012 gevlogen.

Het gevolg is dat van het hele pakket relatieve stilte van 20.30 uur tot de volgende ochtend 06.30 uur en van 15.00 tot 18.00 uur slechts enkele operationele CDA's in de middag overblijven, die ook al in 2012 gevlogen werden, zodat de hinderbeperking achter Kaagbaan en Polderbaan **tot nul** wordt gereduceerd. Zoals boven vermeld, operationele CDA's (met vectoring) zijn tot 2015 nergens genoemd, maar werden plotsklaps als konijn uit de hoge hoed getoverd om de weg-gesloopte hinderbeperking achter Kaagbaan en Polderbaan met een schijnredenering te compenseren.

Deze flagrante schending van het Aldersakkoord zal de bewonersdelegatie nooit accepteren. Schiphol heeft overigens tot 2015 de overeenkomst geëerbiedigd en verzocht in 3 jaar tijd het aantal nachtvluchten zelf te mogen terugbrengen tot 29.000. Mocht dat niet lukken, dan zou door middel van een "local rule" en met capaciteitsdeclaratie opgetreden worden, en in laatste instantie zou het aantal van 29.000 nachtvluchten in het LVB worden vastgelegd.

In het MER wordt een 50 -100 keer over 32.000 nachtvluchten gerept, in de onjuiste veronderstelling dat het zou lukken zou via punt 7 uit het CDA-vervangend pakket hieraan te voldoen. Boven is uiteengezet dat dit een schijnwerkelijkheid van Schiphol is via een drogredenering. **Het zal dus nodig zijn op alle plaatsen in het MER het getal van 32.000 nachtvluchten te vervangen door 29.000.**

2) NADP2-startprocedure

Zie tussentijdse inbreng van de Commissie MER.

http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3052/3052_tussentijds_toetsingsadvies.pdf

De 9% hinderbeperking die geclaimd werd door de nieuwe startprocedure en waar de bewonersdelegatie door eigen onderzoek de onmogelijkheid van aantoonde, bleek te berusten op een verouderde Nederlandse rekenmethode. De voorstellen die de Commissie voor de milieueffectrapportage en de staatssecretaris dienaangaande hebben geformuleerd hebben de instemming van de bewonersdelegatie.

Ook de schijnwinst van de NADP2-procedure wordt in de MER op een vijftigtal plaatsen ten onrechte opgevoerd en moet derhalve ter plaatse worden verwijderd.

3) CDA-berekeningen

Een CDA met vaste naderingsroute heeft een ander en gunstiger geluidsprofiel dan een CDA met vectoring en die twee zijn dus niet een-op-een vergelijkbaar. Bovendien werden de CDA's met vectoring ook vóór 2008 in vergelijkbare aantallen als heden gevlogen, zodat ze geen rol spelen voor geclaimde hindervermindering van 34%. De Commissie voor de milieueffectrapportage bepleit een onafhankelijk adviesbureau onderzoek te laten doen naar de data die hier op betrekking hebben. Op pagina 30 van de Regeling Milieu Informatie (RMI) blijkt in 2011 door een andere interpretatie ineens 14% (operationeel) meer CDA's te worden gevlogen. De Commissie voor de milieueffectrapportage wijst erop dat wijzigingen in de RMI moeten worden verwerkt in de gelijkwaardigheidscriteria, om niet op een oneigenlijke manier meer vliegruimte te creëren.

De bewonersdelegatie kan zich erin vinden om de aanbevelingen van de commissie in dezen over te nemen

4) Som 34% hinderbeperking

De berekening komt tot stand door een oud 510.000 vliegbewegingen-onderzoek (zonder CDA's met vectoring) uit 2012 te vergelijken met een 500.000 vliegbewegingen-onderzoek in 2015 met CDA's en NADP2, d.w.z. door appels met peren te vergelijken.

Voor NADP2 wordt 9% hinderbeperking ingeboekt, dat hoort te 0% te zijn. Voor CDA's met vectoring wordt 5% ingeboekt, dat hoort ook 0% te zijn. Voor de stillere nieuwe vloot wordt 7% ingeboekt, maar aangezien de 500.000 vliegbewegingen reeds in 2017 bereikt worden en niet in 2022, is dat waarschijnlijk een aantal procenten minder (500.000 i.p.v 510.000 min 2%, dat voordeel is bij 510.000 weer verdwenen). Last but not least, de niet meegerekende spookgehinderden (zie hierna) van 10.000 - 40.000 meer ernstig gehinderden, is ongeveer minus 15%. Kortom, de gemaakte berekeningen in het MER laten niet de werkelijkheid zien: **de 34% winst wordt gereduceerd tot ongeveer 4%.**

5) Het woningbestand 2005 en de spookgehinderden

Door het woningbestand 2005 nog steeds als uitgangspunt te nemen, ontstaat er een geweldige onderschatting van het aantal ernstig gehinderden. Er zijn van 2005 tot 2015 ongeveer 55.000 huizen bijgebouwd binnen de 48dB(A)Lden contour en er staan er nog 150.000 in de planning. Dat gaat om ongeveer om ruim 400.000 bewoners, waarvan er volgens geldende berekeningen ongeveer 40.000 ernstig gehinderd zijn.

In een memo stelt het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) dat het kabinet in april 2006 zou hebben besloten dat de sector niet wordt afgerekend op gehinderden die wonen in nieuw gebouwde woningen. Dat betekent dat er 40.000 ernstig gehinderden (d.w.z. mensen van vlees en bloed) niet worden meegerekend en dat het betreffende gelijkwaardigheids criterium geweldig wordt opgerekt. Dat is onwettig, er zijn natuurlijk geen twee soorten gehinderden voor de rechter. Het is bovendien in strijd met de gulden regel dat ieder nieuw besluit over de bescherming gelijkwaardig of beter moet zijn dan het vorige besluit.

In hetzelfde memo van IenM staat dat in de Kamerbrief van 2007 (waarin het kabinetsstandpunt van 2006 is verwoord) dat het "actualiseren van de criteria niet mag leiden tot meer of minder ruimte voor de luchtvaart, **maar evenmin tot meer of minder hinder voor de omgeving**".

Indien er niet wordt geactualiseerd voor het aantal gehinderden, kan er onbeperkt worden doorgebouwd zonder dat dit consequenties heeft voor het aantal vliegbewegingen en is het probleem vliegen - wonen geen probleem meer. De bewonersdelegatie zal nooit kunnen accepteren dat er twee soorten bewoners zijn: een soort dat meetelt en een soort dat niet meetelt. Zij zullen dit zo nodig door de rechter laten toetsen.

Conclusie

De bewonersdelegatie vraagt het bevoegd gezag dit MER met zijn vele onvolkomenheden af te wijzen en door Schiphol een geheel nieuw MER te laten maken. De 32.000 nachtvluchten moeten uit de teksten worden geschrapt, evenals de berekeningen over NADP2, en voor de veronderstelde hindervermindering van de CDA's met vectoring moeten eerst de hinderprofielen worden vastgelegd. Verder moet de omissie van geen CDA's in de berekeningen uit 2012 (510.000 studie, waar deze op 0% worden gesteld) ook op ongeveer 30% worden berekend.

Wat de spookgehinderden betreft, is het ronduit onethisch om zoveel mensen van vlees en bloed met een onoirbare maatregel als niet-gehinderd in de berekeningen mee te nemen.