

# Schiphol maakt te veel lawaai, sjoemel MER verhuult noodzaak tot krimp

Schiphol erkent dat het bij de discussie over de toekomst van Schiphol over meer gaat dan alleen de beschikbare geluidsruimte. Ook zaken als klimaat, veiligheid, gezondheid en hinder spelen een belangrijke rol bij de discussie over de gewenste omvang van Schiphol. Ook is de vraag of eventuele groei leidt tot een bijdrage aan de economie of tot meer 'budgettoerisme' met per saldo een negatief economisch effect.

Schiphol heeft de discussie een valse start gegeven door te komen met een sjoemel MER. Het claimt namelijk dat er volgens de Aldersafspraken en het RegeerAkkoord geluidsruimte zou zijn voor verdere groei. Toepassing van het afgesproken 50/50 principe leidt echter zelfs bij gebruik van de rekenmodellen van Schiphol (die de geluidsproductie systematisch onderschatten) tot een noodzaak tot krimp.

## Het 50/50 principe

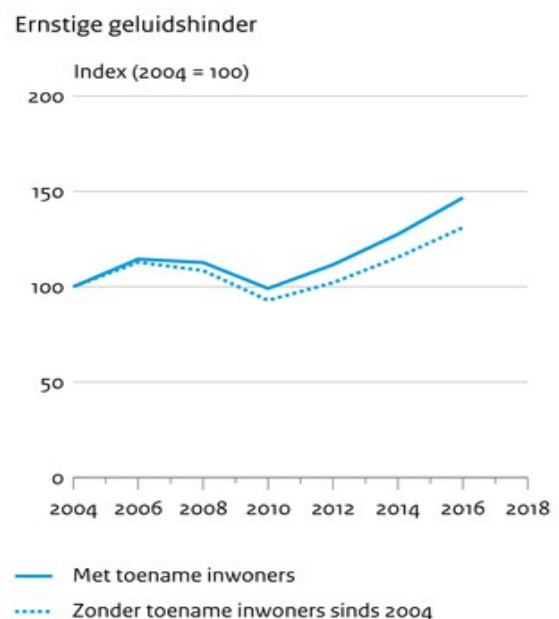
Schiphol geeft aan de MER te hebben gebaseerd op het 50/50 principe zoals aangegeven in het RegeerAkkoord: "De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden." In de adviesaanvraag aan de Omgevingsraad door de minister is verder aangegeven om de milieuwinst te berekenen aan de hand van de ontwikkeling van het aantal gehinderden (gelijkwaardigheidscriteria).

Dit betekent dat indien het aantal berekende gehinderden afneemt door stillere vliegtuigen of routes de helft van deze winst gebruikt mag worden voor meer vliegbewegingen. Indien het aantal gehinderden bijvoorbeeld afneemt van een waarde 100 naar 80, dan mag het aantal vliegbewegingen vervolgens opgeschaald worden zodat het aantal gehinderden 90 wordt. Een groei van het aantal vliegbewegingen loopt dan gelijk op met een afname van het aantal berekende gehinderden. Waarbij uitdrukkelijk de kanttekening dat meer vliegbewegingen die in totaliteit minder geluid produceren tot meer hinder bij omwonenden kan leiden. Dit omdat ieder vliegtuig boven een bepaald geluidsniveau tot hinder leidt. Ook is de verdeling van de hinder over de omgeving van belang. Bewoners hebben daarom in het AldersAkkoord alleen ingestemd met een selectieve groei (economisch nuttig verkeer) in combinatie met specifieke hinderbepalende afspraken zoals bijvoorbeeld de 4e baanregel en CDA-vluchten (later vervangen door vermindering nachtvluchten).

## De ontwikkeling sinds het AldersAkkoord

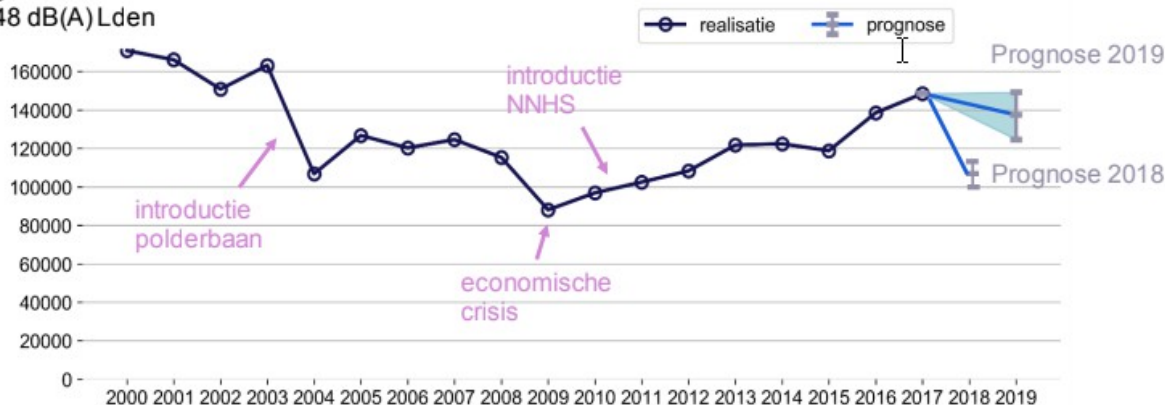
Zoals aangegeven moet het 50/50 principe leiden tot een afname van het aantal berekende gehinderden bij een groei van Schiphol. Echter Schiphol is wel fors gegroeid sinds het AldersAkkoord terwijl het aantal gehinderden niet is gedaald maar juist gestegen. Dit blijkt ondermeer uit een recente publicatie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). De laatste gebruiksprognose door Schiphol (zie volgende pagina) geeft een zelfde beeld.

Sinds het AldersAkkoord (samenvallend met de economische crisis) is er een stijgende lijn van het aantal gehinderden, terwijl de groei van het vliegverkeer juist gepaard had moeten gaan met een daling van dit aantal gehinderden conform het 50/50 principe. Oftewel: Schiphol is met de groei vooruitgelopen op nog niet gerealiseerde hinderbepaling. Om te voldoen aan het 50/50 principe is derhalve een krimp noodzakelijk. Waarbij er ook gekeken dient te worden naar het aantal gehinderden in het zogenaamde binnengebied dicht bij Schiphol dat nog minder groeiruimte biedt.



Bron: NLR, CBS, PBL

ernstig gehinderden  
binnen 48 dB(A) Lden



*Stijging van het aantal gehinderden sinds het AldersAkkoord , samenvallend met de economische crisis*

Het concept MER geeft geen enkel inzicht in de ontwikkeling van de gelijkwaardigheidscriteria (aantal gehinderden) sinds het AldersAkkoord. Daarmee wordt ook niet de vraag beantwoord of er milieuwinst is geboekt sinds het AldersAkkoord en wat de omvang van Schiphol mag zijn gegeven de afspraken in het RegeerAkkoord. Op basis van recente gegevens uit de gebruiksprognose en die van de PBL studie is de conclusie dat de huidige 500.000 vluchten bij lange na nog niet verdiend zijn met gerealiseerde milieuwinst.

## Advisering aan de minister

Bewoners zijn realistisch en beseffen dat een onmiddellijk drastische krimp van Schiphol om te voldoen aan het 50/50 principe als te ontwrichtend zal worden ervaren. Bewoners vragen daarom om het volgende alternatief

- Een pakket van aanvullende hinderbeperkende maatregelen voor de primaire en secundaire banen. Minder nachtvluchten en een beperking op de inzet van de secundaire banen
- Geen uitgifte van nieuwe slots (gebruiksrechten). Door schaarste zal er automatisch een prikkel zijn voor de Airlines om de huidige 150.000 'pretvluchten' meer in te zetten voor economisch nuttig verkeer en daarmee de afgesproken selectiviteit beter te realiseren
- 50% van het vervangingspotentieel van vliegtuig door internationale trein mag gebruikt worden voor nieuwe vluchten op Schiphol. 50% komt ten goede aan de omgeving. Indien bijvoorbeeld 4 vluchten naar Londen vervangen kunnen worden door trein, dan mogen er 2 nieuwe vluchten voor in de plaats komen. De mobiliteit stijgt dan terwijl de belasting van de omgeving door vliegverkeer afneemt.