

GEEN GROEI MEER OP KREDIET

Position paper
Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol

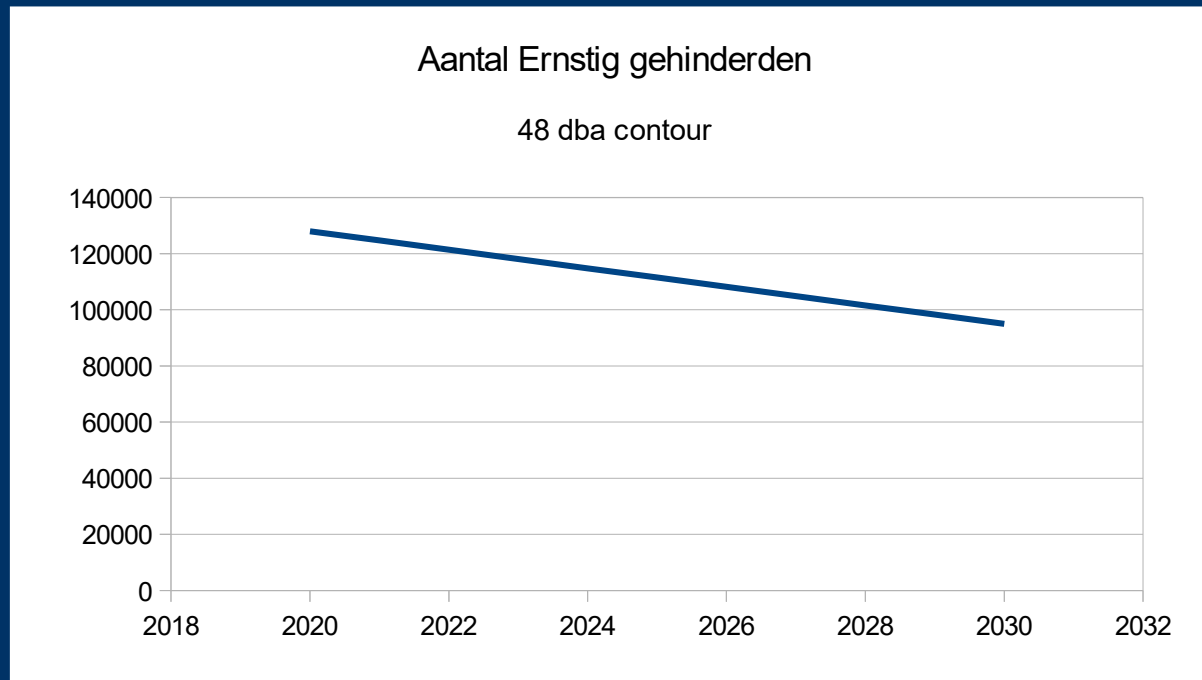
GEEN GROEI MEER OP KREDIET

- De minister heeft helder uitgelegd dat “groei op krediet” niet meer gaat optreden. Dit waarderen wij.
- Het Aldersakkoord gaat er eveneens van uit dat groei verdiend moet worden met hinderbeperking.
- En zoals de minister ook aangeeft is in het verleden met groei vooruitgelopen op nog niet geleverde hinderbeperking.
- Alvorens te kunnen kijken naar de ontwikkeling na 2020 dient conform de gestelde uitgangspunten “het openstaande krediet” eerst afgelost te worden.

Wat is het “openstaande krediet” - de afspraken

- Binnen de ORS is herhaald gesproken over de geleverde hinderbeperking.
- De sector heeft geclaimd “aanzienlijke hinderbeperking” te hebben geleverd , bewoners hebben juist gewezen op te weinig hinderbeperking ten opzichte van het AldersAkkoord.
- Het RegeerAkkoord geeft duidelijk aan hoe de regering het AldersAkkoord interpreteert: *“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.”*

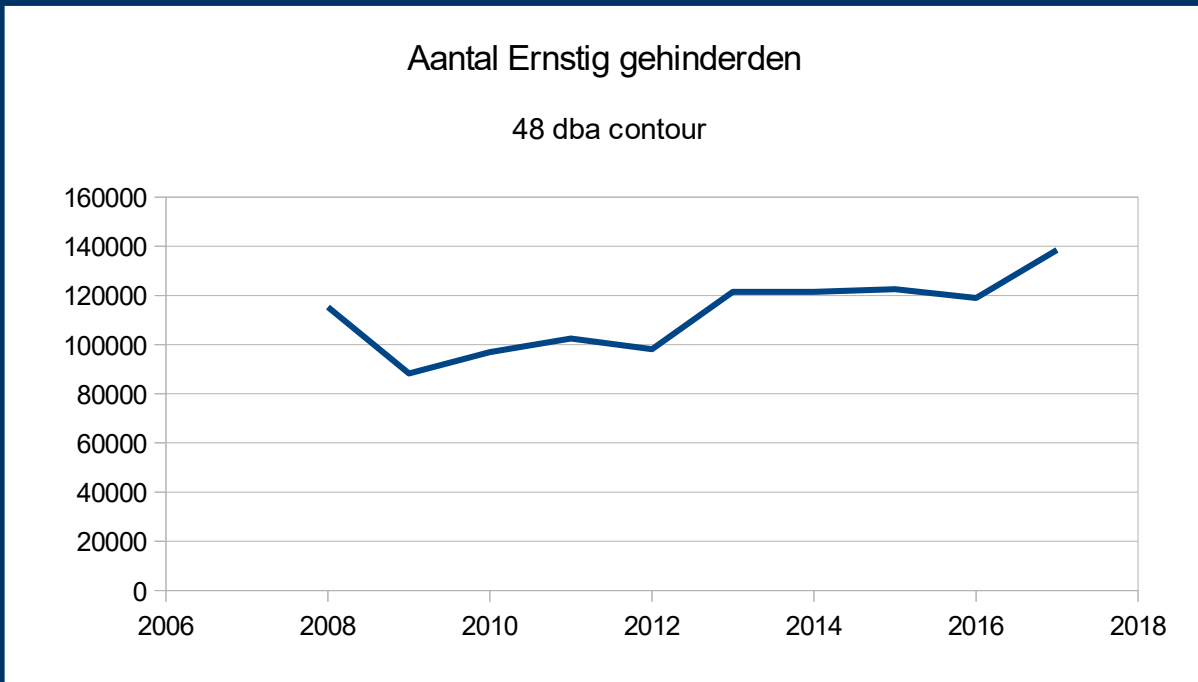
Hoe werkt het 50/50 principe volgens Schiphol bij 'gematigde' groei



NSG-bijeenkomst 27 juni 2019

- Schiphol wijkt af van het RegeerAkkoord door de daling pas te laten ingaan na 2020,

Het aantal gehinderden sinds het AldersAkkoord is echter gestegen in plaats van gedaald



	Ernstig gehinderden buitengebied	Zwaar gehinderde huizen binnengebied	Aantal Vluchten
2008	115.228	8.097	432.150
2017	138.500	10.000	495.000
Groei	20%	24%	15%

Bron: Aldersverslag. Exclusief nieuwbouw sinds 2005

- De daling direct na het AldersAkkoord in 2009 hangt samen met de recessie (8% minder vluchten, 23% minder gehinderden).
- De stijging over de hele periode is 20% en nog slechter in het binnengebied met 24%.
- Dit terwijl conform het 50/50 principe uit het AldersAkkoord en het RegeerAkkoord het aantal gehinderden juist had moeten dalen.

Het AldersVerslag bevestigt dat er veel te weinig hinderbeperking is geleverd

"Ondanks alle getroffen maatregelen, is over het geheel van de periode 2008-2017 het aantal gehinderden in het buitengebied toegenomen, evenals het aantal woningen in het binnengebied. Dit met name als gevolg van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Alle winst van hinderbeperking is 'gebruikt' voor volumegroei "

"Zoals in deze factsheet aangegeven, is de sinds 2008 behaalde milieuwinst in de afgelopen tien jaar voor meer dan 100% benut voor volumegroei. Wanneer de tekst van het regeerakkoord dan ook letterlijk zou worden uitgevoerd, betekent dit dat eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van de overlast voor omwonenden dient te worden ingevuld."

- Omwonenden mogen dus op basis van het RegeerAkkoord en de evaluatie van de uitvoering van het AldersAkkoord verwachten dat alsnog de hinderbeperking wordt geleverd die behoort bij de 500.000 vluchten.

Waarom is het aantal gehinderden niet gedaald sinds het AldersAkkoord – een aantal voorbeelden

- De glijvluchten zijn niet gerealiseerd en de compenserende maatregel van een verlaging van het aantal nachtvluchten met 3.000 ook niet.
- Parallel starten bij verminderd zicht (preferentie 1) is niet gerealiseerd.
- Nieuwe vliegprocedures die meer hinder veroorzaken (zoals nachtroutes Artip2C).
- De banen met de meeste omwonenden zijn vaker ingezet dan gepresenteerd bij het AldersAkkoord.
- Met het toenemende aantal vluchten ontstaat er meer druk op de operaties en wordt er minder 'omgevingsvriendelijk' gevlogen.

Zie ook bijlage vanaf pagina 16

En de hinderbeleving is nog veel slechter dan blijkt uit het gestegen aantal berekende gehinderden

- Bewoners ervaren geen geluidsgemiddelden maar piekmomenten en het ontbreken van hersteltijd.
- Aldersverslag over het 50/50 principe waarbij groei wordt verdiend door minder gehinderden.

“Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad.”

“Het effect van stillere vliegtuigen is in dat licht niet of slechts beperkt waarneembaar. Verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt waargenomen worden kunnen moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis vormen voor een ruimtebepaling op basis waarvan een volumeontwikkeling van 50-50 kan plaatsvinden.”

Omwonenden over de gevolgen in de praktijk

Inlopen van de nog niet geleverde hinderbeperking is ook nodig om perverse prikkels te voorkomen

- Bewoners hebben niet alleen recht op meer hinderbeperking omdat Schiphol de 500.000 nog niet verdiend heeft.
- Inlopen is ook noodzakelijk omdat Schiphol anders in de toekomst beloond zou worden door de minister met extra groei voor niet geleverde hinderbeperking.
- Want volgens het 'ruilvoorstel' van de minister mag Schiphol bijvoorbeeld een vermindering van nachtvluchten (die allang uitgevoerd had moeten worden) ruilen tegen extra groei.
- Daarom eerst de 500.000 alsnog verdienen door het leveren van de achterstallige hinderbeperking.

Het gaat bewoners om het beoogde effect, alternatieve maatregelen zijn een mogelijkheid

- Bewoners begrijpen dat het kan voorkomen dat beoogde maatregelen niet (tijdig) realiseerbaar zijn.
- Het gaat bewoners echter om het beoogde effect, alternatieve maatregelen zijn dan zeker een optie.
- Het beoordelingskader voor bewoners zijn de beoogde effecten bij het AldersAkkoord waarbij alternatieve maatregelen ten gunste komen aan de gebieden die de beoogde hinderbeperking niet hebben ontvangen (winst en verlies rekening ten opzichte van het AldersAkkoord is per saldo gelijk voor de verschillende gebieden).

Voorwaarden eventuele verdere groei (geen onderwerp van gesprek zo lang bestaande afspraken niet zijn nagekomen)

- Eerst alsnog nakomen hinderbeperkende doelstellingen behorend bij de groei naar 500.000
- Daarna alleen bespreekbaar indien:
 - Economische noodzaak van groei is aangetoond waarbij eerst wordt ingezet op het alsnog realiseren van de afgesproken selectiviteit en gestuurd wordt op netwerkkwaliteit;
 - Het past binnen de randvoorwaarden voor externe veiligheid, gezondheid en klimaat;
 - Het daadwerkelijk leidt tot een vermindering van de hinderbeleving.
- Specifieke voorwaarden voor pakketten met hinderbeperkende maatregelen voor nieuwe groei:
 - Eerst nakomen oude afspraken behorend bij groei naar 500.000;
 - Bij alle banen dienen zowel het binnen- als het buitengebied er op vooruit te gaan ;
 - De hinderbeleving dient er op vooruit te gaan rekening houdend met onder meer rust- en herstelperioden;
 - Afspraken vast te leggen in objectief meetbare en transparante criteria;
 - Eerst uitvoeren maatregelen, dan uitvoering evalueren, daarna beslissen over groei.

Vermindering van nachtvluchten is alleen een oplossing bij een volledige nachtsluiting

- Voor een daadwerkelijke oplossing van de slaap- en hinderproblemen is een volledige nachtrust nodig van 23:00 tot 7:00 (waarbij er ook verzoeken zijn voor een langere periode, denk bijvoorbeeld aan herstel van werkenden in het weekeinde).
- Verplaatsing van vluchten naar de dag is alleen onder voorwaarden mogelijk:
 - Bij de primaire banen is er per saldo een positief effect op de hinderbeleving;
 - Mag niet leiden tot meer hinder bij de secundaire banen (die geen nachtvluchten kennen , maar relatief wel veel groei van de dagvluchten opvangen);
 - Het dient veilig te kunnen
 - Geen verslechtering van de veiligheid van omwonenden
 - Baanwissels en 2+1 baangebruik dienen veilig mogelijk te blijven;
 - Alleen bij een bijdrage aan de gewenste kwaliteit van het netwerk
 - Complicatie: de voor de mainport relevante tijdsblokken zitten al overvol
 - Geen uitgifte van meer vluchten die nauwelijks bijdragen aan de economie.

Een omgevingsfonds is gewenst, echter geen dweilen met de kraan open

- Wij waarderen plannen voor een verhoogd omgevingsfonds. Waarbij wij pleiten voor het principe: de vervuiler betaalt (en niet de belastingbetaler). Vermijd iedere schijn van belangenverstrengeling (zoals het detacheren van sector medewerkers bij het fonds) en voeg een bewonersvertegenwoordiger toe aan de raad van toezicht van de SLS.
- Gebruik het fonds voor individuele burgers, geen collectieve plannen die bovendien vaak toch al zouden worden uitgevoerd en tot de reguliere gemeentelijke taken behoren.
- Gebruik het fonds bijvoorbeeld voor schrijnende situaties rondom de sloopzones (N.B. schrijnende situaties treden percentueel het meeste op dicht bij Schiphol, het betreft echter een wijder gebied zelfs buiten de geluidscontouren).
- Wij hebben problemen met de koppeling van een omgevingsfonds aan groeiplannen
 - Aan de ene kant worden schrijnende situaties aangepakt aan de andere kant komen ze er weer bij. Dit is dweilen met de kraan open.

Wij pleiten om de interim periode te gebruiken om fundamentele oplossingen uit te werken

- Wij zien thans geen economische noodzaak voor uitgifte van nieuwe slots:
 - Schaarste is een blijvend gegeven. Geef alleen nieuwe slots uit indien strikt noodzakelijk en indien ze nuttig worden aangewend;
 - Er zijn geen signalen dat er te weinig capaciteit is voor verbindingen met de belangrijkste economische centra. Integendeel. Groei in de afgelopen jaren is vrijwel geheel gegaan naar economisch onbelangrijke verbindingen, ook bij de home carrier zoals een verbinding naar een strandbestemming in Brazilië met 70% overstappend verkeer;
 - Er zijn thans geen effectieve instrumenten om bestaande en nieuwe slots uit te geven voor netwerkkwaliteit. Schiphol geeft zelf aan geen stuur te hebben. Capaciteitsbeperking is thans het beste instrument om de afgesproken selectiviteit via marktwerking te realiseren.
- Gebruik de interim periode voor:
 - Afronden en uitwerken van luchtvaartnota
 - Uitwerken van instrumenten voor implementatie luchtvaartnota;
 - Herindeling luchtruim
 - Inhalen achterstallige hinderbeperking;
 - Implementatie alle aanbevelingen van de OvV.

Tot slot

- De ORS heeft geen unaniem advies kunnen uitbrengen omdat Schiphol een groeigarantie wilde zonder achterstallige hinderbeperking in te halen en harde toezeggingen te doen voor de toekomst.
- De ORS heeft wel in meerderheid het volgende advies uitgebracht: “Pas op de plaats tot en met 2023” om Schiphol de kans te geven het vertrouwen te herstellen en achterstallige hinderbeperking in te lopen.
- Beeindig met LVB1 de gedoogsituatie en leg bij het NNHS ten minste vast;
 - Het plafond van 500.000 dagvluchten en 29.000 nachtvluchten;
 - Een aangescherpte vierde baanregel zonder nieuwe uitzonderingsgronden;
 - Parallel starten bij verminderd zicht zoals opgenomen in het Aldersakkoord.
- Kom de openstaande afspraken na en loop de achterstallige hinderbeperking in met een gelijkwaardig af te spreken pakket alvorens nieuwe ontwikkelafspraken te maken.
- Formuleer bij de uitwerking van de Luchtvaartnota concrete en handhaafbare normen voor netwerkkwaliteit, hinderbeleving, gezondheid, externe veiligheid en klimaat. Een transparant meetsysteem is daarbij cruciaal om vertrouwen te herstellen.
- Benut de ORS voor het ontwikkelen van een nieuw luchtvaartakkoord en advisering, ontwikkeling en monitoring van nieuwe normen.

Case Studies niet nagekomen afspraken en
niet geleverde hinderbeperking

Vermindering aantal nachtvluchten

- Als alternatieve maatregel voor het niet uitvoeren van glijvluchten (CDA landingen) is afgesproken dat het aantal nachtvluchten omlaag gaat van 32.000 naar 29.000.
- Het kabinet heeft deze afspraken in 2012 overgenomen met toezegging borging (29665, nr. 181).
- De maatregel is echter nog steeds niet uitgevoerd.

Parallel starten bij verminderd zicht (preferentie 1)

- Parallel starten in Noordelijke richting geeft het minste aantal gehinderden.
- Dit is daarom de eerste preferentie binnen de AldersAfspraken.
- Bij verminderd zicht wordt deze preferentie echter niet gevolgd.
- In het AldersAkkoord is verondersteld dat het probleem opgelost zou worden conform conform het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen Korte Termijn (2007).
- Het probleem is echter nog steeds niet opgelost, wel zijn in het concept LVB de normen aangepast aan het niet uitvoeren van de afspraken.

Meer hinder door nieuwe nachtprocedure (ARTIP2C)

- Deze procedure met meer hinder in de nacht is geïntroduceerd omdat de huidige procedures niet veilig genoeg geacht werden door de LVNL.
- De oplossing is echter herhaald uitgesteld waardoor een aanvankelijk tijdelijk probleem al jaren voortduurt.
- Schiphol verwijst nu naar de luchtruimherindeling als zijnde noodzakelijk voor een oplossing. Echter het is nu al bekend dat dit niet voor 2023 opgepakt gaat worden omdat de LVNL ondermeer eerst moet werken aan de inpassing van betere routes voor Lelystad.

Vaker inzetten banen met de meeste gehinderden dan gepresenteerd in het AldersAkkoord

- De overschrijding van de vierde baanregel heeft ruime aandacht gekregen in het AldersVerslag. Wij waarderen de voorgenomen aanscherping van de regel (mits er geen nieuwe uitzonderingsgronden worden toegevoegd).
- Aan andere baanregels wordt wel voldaan , maar door de heel ruime regels (zo mag op 60% van de dagen er een beroep worden gedaan op uitzonderlijk weer vanwege de wind) is het beoogde effect niet bereikt. Er is niet voldaan aan de doelstellingen van het NNHS.
- In het AldersVerslag is het gemiddelde baangebruik vergeleken met de bandbreedten voor jaren met extreem weer. Hierdoor komen deze afwijkingen van het AldersAkkoord niet naar voren.

Nieuwe startprocedure (NADP2) met minder hinderberekening maar meer hinderbeleving

- Er is een nieuwe startprocedure (NADP2) geïntroduceerd die leidt tot minder brandstofverbruik.
- Voorafgaand de invoering is een berekening gepresenteerd van de effecten voor de omgeving. Deels negatief, deels positief in totaliteit minder gehinderden.
- Echter na invoering bleken er veel klachten over toegenomen hinder, ook bij gebieden die er volgens de berekening niet op achteruit zouden gaan.
- De commissie MER heeft vervolgens geconcludeerd dat het Nederlandse Rekenmodel de effecten van NADP2 niet goed weergeeft en geadviseerd om het Europese Rekenmodel (DOC 29) te hanteren voor de nieuwe MER.
- De afgesproken evaluatie van NADP2 na de nieuwe MER heeft niet plaatsgevonden (er zijn ook geen gegevens voor aangeleverd).

Minder 'omgevingsvriendelijk' vliegen vanwege meer druk op de operaties bij groei

- Nachtprocedures niet uitvoeren tot 7:00 maar al eerder overgaan op de dagprocedures die meer hinder veroorzaken (tussen 6:00 en 7:00 zijn er geen verplichte nachtprocedures).
- Lager aanvliegen in het buitengebied (NB afwijkingen in de verticale vluchtprofielen komen niet tot uiting in de rekenmodellen).
- Eerder afwijken van de afgesproken 'vliegafspraken' (binnen de ruime toleranties die het systeem biedt).