

Inbreng Natuur en Milieufederatie Noord-Holland Ronde Tafel Tweede Kamer:

“Schiphol Vernieuwd Verbinden”

28 januari 2021

Sijas Akkerman, Thijs Maartens, Wilfred Eleveld

Algemeen

De Natuur en Milieufederatie Noord-Holland (MNH) is positief over het advies “Schiphol Vernieuwd Verbinden” van Van Geel. Het advies laat zien dat er een eind moet komen aan de uitzonderingspositie van Schiphol en de luchtvaart als het gaat om wetgeving op het gebied van milieu en gezondheid. De overheid moet Schiphol en de luchtvaartsector behandelen zoals alle sectoren worden behandeld. Met duidelijke normen en heldere kaders die de basiskwaliteit van de leefomgeving garanderen. Wat de MNH betreft is het belangrijk om snel een kwartiermaker aan te stellen die het governance-model verder kan uitwerken en inrichten, ook al is de regering demissionair.

In zijn advies wijst Pieter van Geel erop dat het aantal ernstig gehinderden rond Schiphol in een paar jaar tijd van ‘nog geen 100.000 naar ruim 150.000’ was gestegen. De groei naar 500.000 vluchten betekent meer hinder in plaats van minder, ondanks stillere vliegtuigen. Bovendien introduceert Van Geel het begrip ‘basisleefkwaliteit’, waar omwonenden, ook juridisch, een beroep op moeten kunnen doen.

Samenvattend zien het advies van Pieter van Geel als goede basis voor:

- Beter en breder onderbouwde beleidsvoorstellen
- Effectievere bescherming van gezondheid en leefkwaliteit
- Zorgvuldigere deskundig voorbereide democratische besluitvorming en controle
- Brede participatie op basis van klare taal en joint fact finding

Scherpte in uitwerking nodig!

De MNH onderschrijft de volgende aanbevelingen uit het advies en vraagt daarbij aandacht voor de uitwerking:

- 1) Cosmetische veranderingen zijn ook in de ogen van de MNH onvoldoende. Er is inderdaad een reset nodig. De overheid moet zijn rol als beschermer van de basiskwaliteit van de leefomgeving serieus nemen. Daarbij geldt: eerst zien dan geloven.
- 2) De ontvlechting van overheid, sector en omgeving is wezenlijk. Tot nu toe adviseerden Schiphol en de luchtvaartsector de overheid over de hoeveelheid milieuvervuiling en gezondheidsschade die ze mochten veroorzaken. Het vaststellen van duidelijke normen (op basis van metingen, GGD-onderzoek, 1 op 1 gekoppeld aan andere milieudoelen zoals het klimaatakkoord en de stikstofwet) ter

bescherming van inwoners en het milieu is primair de taak van de overheid. Het vaststellen van deze onafhankelijke normen, die een basiskwaliteit van de leefomgeving moeten garanderen, zou in onze ogen de eerste prioriteit moeten zijn.

- 3) Het starten met een programmatische aanpak door Rijk, provincies en gemeenten onderschrijven wij. We hebben wel zorgen of de overheid instaat is die taak op zich te nemen.
- 4) MNH onderschrijft het instellen van een Maatschappelijke Adviesraad (MAR). Met een heldere rol voor wetenschappers. Tegelijk is het nodig de adviestaak van die MAR wettelijk te borgen. Waarbij wettelijk een “ja, tenzij” principe wordt ingeregeld: een advies van de MAR wordt overgenomen door de overheden tenzij er dwingende redenen van nationaal belang zijn om dat niet te doen. Een ander uit te werken ADC-toets (alternatieven, dwingende redenen, compensatie) kan hiervoor als leidraad dienen.
- 5) MNH onderschrijft de noodzaak van onafhankelijke informatievoorziening (niet door sector). We pleiten ervoor dat vorm te geven in een onafhankelijke Autoriteit Milieugebruiksruimte Schiphol en Luchtvaart. Tegen het aanleggen of aanpassen van Luchtvaartsnelwegen moet, net zoals bij het aanleggen van fietspaden of autosnelwegen, beroep door burgers bij de rechter mogelijk zijn en structurele inspraak vanuit de omgeving georganiseerd worden doormiddel van MIRT- en MER-procedures.
- 6) MNH onderschrijft de noodzaak voor een onafhankelijke rapporteur. Beleg deze functie bij de Nationale Ombudsman.

Eerst grote problemen oplossen

De programmatische aanpak moet – naast het vaststellen van harde normen voor de basiskwaliteit leefomgeving - in onze ogen in de eerste plaats een oplossing bieden voor de volgende problemen:

- Zeven intensieve pieken per etmaal voor overstappers.
- Toenemend gebruik van banen met veel omwonenden dicht bij de kop van de baan.
- Lang laag aanvliegen over woonkernen tot op verre afstand van Schiphol.
- Lager starten en te vroeg vol gas geven door stijgende vliegtuigen.
- Veel nachtvluchten en vluchten in de randen van de nacht.
- Geen selectiviteit en veel low-cost vluchten.
- Luidruchtige vrachtluchten.
- Onbetrouwbare overheid als vergunningverlener en handhaver.

(In de bijlage wordt deze problemen verder toegelicht.)

Om deze problemen op te lossen is joint fact finding en een duidelijke normstellende rol van de overheid noodzakelijk. Net als Van Geel vinden wij ook dat daarbij duidelijkheid en klare taal nodig is, vanwege de grote impact van de luchtvaart op de leefomgeving. Dat begint bij luchtvaartbesluiten en

wetten die moeten doen waar ze voor bedoeld zijn: normeren, duidelijkheid bieden, het algemeen belang dienen, individuele burgers beschermen.

Bovendien spelen overvliegfrequentie, duur en piekgeluid een belangrijke rol bij hinderbeleving en moeten die dus terugkomen in de normering. Dit geldt voor primaire én secundaire banen, voor binnen, buiten én buiten-buiten gebieden.

Ook zijn nieuwe hinder normen nodig die beter aansluiten bij hoe hinder beleefd wordt en die lokale bescherming bieden (niet enkel sturen op totalen en gemiddelden voor de Schipholregio). Voor de basiskwaliteit moet worden onderzocht of de WHO aanbeveling voldoende bescherming biedt.

Vergunningseisen en –informatie moeten begrijpelijk zijn voor iedereen. Geluidscontouren moeten vervangen worden door geluidskarten met geluidshoogtelijnen. Geluidskegels van vliegroutes moeten getoond kunnen worden per vlucht, uur, etmaal, week en jaar.

Ontbreken basiskwaliteit leefomgeving het essentiële probleem

Het rapport “Schiphol Vernieuwd Verbinden” suggereert dat de ORS is vastgelopen omdat partijen niet meer bereid waren een belangenafweging te maken. Dat is in onze ogen een veel te simpele weergave van de werkelijkheid. De feitelijke situatie is dat de Luchthaven Schiphol als “technische Installatie” niet meer past in zijn omgeving vanwege onaanvaardbare gezondheidsschade en milieuvervuiling.

De komende tien tot twintig jaar zijn er geen technische oplossingen voorhanden zijn om die problemen op te lossen. Sector, Schiphol en Rijksoverheid waren niet bereid om dit lange termijn probleem onder ogen te zien en daar de noodzakelijke consequenties uit te trekken. Het is tijd om dit te veranderen en **artikel 21 van de Grondwet** als uitgangspunt te nemen: **‘De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming van het leefmilieu’**.

Als de overheid dit grondwetsartikel als uitgangspunt neemt bereiken we voor Schiphol dezelfde conclusie als die werd getrokken voor het stikstofprobleem; “Niet alles kan”. Groei past feitelijk niet meer in de omgeving. Net als voor stikstof geldt dat de overheid niet in staat is de noodzakelijke lange termijn maatregelen voor Schiphol te nemen: op zijn minst stoppen met groei. De programmatische aanpak moet dit lange termijn probleem aanpakken en daarbij de basiskwaliteit leefomgeving als uitgangspunt neemt. Pas nadat die is gegarandeerd en de operatie op Schiphol binnen harde normen plaatsvindt, kan een belangenafweging plaats vinden.

Afsluitend willen we de bestuurlijke situatie rond Schiphol met de woorden van Professor Gerard de Vries in maatschappelijk perspectief plaatsen. Gerard de Vries analyseert de onmacht van de politiek om lange termijn crises op te lossen versus het omgaan van de politiek met schandalen:

“Beide gaan gepaard met controverses, met politieke strijd, met ‘gedoe’, maar er is een verschil. Een schandaal komt op en verdwijnt – wie of wat het schandaal veroorzaakt ruimt uiteindelijk het veld.”¹ In de omgang met schandalen toont de democratie zijn veerkracht, maar als het gaat om lange termijn crisis schiet ze tekort.

¹ Gerard de Vries, 18 december 2019, lezing tgv 50 jaar Natuur en Milieu Noord-Holland.

Bijlage: Oorzaken hinder in de wijde omgeving rond Schiphol

1. Zeven intensieve pieken per etmaal voor overstappers

Het huidige beleid stelt dat de vele buitenlandse overstappers (66% van de reizigers) nodig zijn vanwege hun bijdrage aan de kwaliteit van het internationale netwerk. Schiphol lokt overstappers uit andere landen met korte overstaptijden en lage prijzen (goedkoper dan voor Nederlandse passagiers plus een gratis overstap ticket). Daardoor heeft Schiphol iedere dag maar liefst zeven intensieve spitspieken van komende en gaande vluchten. Dit leidt tot extra veiligheidsrisico's en veel extra overlast.

In de zeven spitspieken, die uren duren, zitten de vliegtuigen vlak achter elkaar. Veel bewoners onder de vliegroutes ervaren het steeds weer aanzwellen van het diepe, regelmatig gillende en jankende vliegtuiggeluid buiten en binnenshuis als onacceptabele hinder. Bestaande jaargemiddelde hindernormen bieden hier onvoldoende bescherming tegen.

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) heeft de netwerkkwaliteit en het belang van overstappers onderzocht. Uit de studie blijkt dat voor de netwerkkwaliteit uiteindelijk in 2050 hooguit 350.000 tot 400.000 vluchten nodig zijn. Door focus op die bestemmingen en frequenties die van belang zijn voor de thuismarkt wordt onnodig overstapverkeer voorkomen.

2. Toenemend gebruik van banen met veel omwonenden dicht bij de kop van de baan

Aangezien de primaire banen (Polderbaan en Kaagbaan) al intensief gebruikt worden komt de groei van Schiphol vooral terecht op de zogenaamde secundaire banen (Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan). Bij deze banen liggen de woonkernen dicht bij de kop van de baan. Zo komen gebundelde landende vliegtuigen op minder dan 200 meter hoogte over dichtbevolkte woonwijken. Ook hebben de gebieden dicht bij Schiphol vaak te maken met start en landingsroutes van meerdere banen.

3. Intensief laag aanvliegen over woonkernen tot op verre afstand van Schiphol

De drukste baan van Schiphol heeft op verre afstand een aanvliegroute op slechts 600 meter hoogte. Veertig kilometer lang wordt op die hoogte over en vlak langs vele gemeenten gevlogen. Dit opmerkelijke lange laagvliegen gebeurt omdat zo de capaciteit van de Polderbaan maximaal benut kan worden en de overstaptijden zo kort mogelijk worden gehouden. Bij de Kaagbaan spelen soortgelijke problemen.

De luchtruimherziening biedt een alternatief voor het laag vliegen. Probleem is wel dat dit gepaard gaat met verdere concentratie van de hinder.

4. Lager starten en te vroeg vol gas geven

Ook de hinder van stijgende vliegtuigen is de afgelopen jaren toegenomen. Dit heeft ondermeer te maken met een nieuwe startprocedure (NADP2) waarbij er lager wordt gevlogen en eerder vol gas gegeven. Deze procedure bespaart de airlines kosten en leidt tot minder gehinderden binnen de rekenmodellen, de hinderbeleving neemt echter toe door toegenomen piekgeluiden.

5. Veel nachtvluchten en vluchten in de randen van de nacht

Schiphol kent ondanks zijn kritische locatie hartje Randstad relatief veel nachtvluchten veroorzaakt door nachtsluitingen op andere continenten, goedkope vakantievluchten en vrachtluchten. Schiphol stelt minder hinderbeperkende eisen dan de luchthavens Heathrow, Charles de Gaulle en Frankfurt. Heathrow en Frankfurt kennen een gedeeltelijke nachtsluiting. In de randen van de nacht speelt bij Schiphol het probleem dat steeds meer banen worden ingezet met veel omwonenden dicht bij de kop van de baan. Een nachtsluiting is nooit serieus onderzocht.

6. Geen selectiviteit en veel low cost vluchten

Omdat Schiphol midden in de dichtbevolkte Randstad ligt is binnen het kader van selectiviteitsbeleid gekozen voor het ondersteunen van de economische positie van de Randstad met een kwalitatief goed internationaal netwerk. Onderzoek toont aan dat in een ontwikkelde economie als Nederland de luchtvaart groeit als gevolg van de economie, de luchthaven doet niet de economie groeien. Omdat het selectiviteitsbeleid niet is gehandhaafd heeft er een flinke groei plaatsgevonden van low cost vluchten die niet bijdragen aan het netwerk maar wel leiden tot overtoerisme dat steden als Amsterdam juist willen afremmen. Voor de traditionele vakantievluchten is hartje Randstad niet de ideale plek in Nederland zoals ook benoemd in het selectiviteitsbeleid.

7. Luidruchtige vrachtluchten

Vrachtluchten gebeuren vooral met oude type vliegtuigen die meer lawaai maken en bovendien met volle kracht langzaam stijgen met hun zware last. Ze vliegen op onregelmatige tijden en kunnen zomaar van de dag naar de nacht verschuiven. Zowel overdag als 's nachts zijn ze zeer luid aanwezig. 's Nachts leidt overvliegen tot ernstige slaapverstoring.

8. Onbetrouwbare overheid als vergunningverlener en handhaver

Groeibesluiten worden in de Tweede Kamer genomen onder voorwaarde van hindervermindering. Omdat deze voorwaarden onvoldoende concreet worden gemaakt kunnen ze niet door de Inspectie worden gehandhaafd. Afspraken zoals selectieve groei, CDA naderen, 29.000 nachtvluchten en hinder reductie worden niet of in een enkel geval pas na jaren aandringen nagekomen. Veiligheidsproblemen en onderhoud worden niet opgelost, zoals in andere sectoren, door (tijdelijke) capaciteitsvermindering maar door extra hinder te accepteren zonder dat hier democratische goedkeuring voor is gevraagd.

De groei naar 500.000 vluchten betekent in de praktijk aanzienlijk meer hinder in plaats van minder ondanks stillere vliegtuigen. Terwijl eerdere groei dus nog niet verdiend is, werd al wel weer gestuurd op verdere groei met weer nieuwe afspraken.

Bewoners hebben, zoals ook aangegeven door de Nationale Ombudsman, het gevoel dat ingediende klachten niet serieus worden genomen en dat de leefomgeving rechtstatelijk onvoldoende beschermd wordt. Ministerie en LVNL sturen nog te eenzijdig op capaciteit en efficiency. Verminderen van hinder staat nog onvoldoende op de prioriteitenlijst.