

Internetconsultatie Omgevingsraad Schiphol (ORS) over 'Ontwikkeling Schiphol na 2020'

Handleiding voor de beantwoording van de vragen vanuit bewonersperspectief

De vragenlijst is te bereiken via <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/geef-uw-mening/>

Onderaan die pagina kunt u via de knop Reageren doorklikken naar de lijst zelf.

De vragen staan hieronder ook, vet en cursief gedrukt. De visie op hoofdlijnen van de ORS-bewonersdelegatie staat eronder. Die kunt u gebruiken voor uw antwoord en desgewenst aanvullen met eigen meningen en ervaringen.

Veel informatie over Schiphol is te vinden op <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>

Daar kunt u ook terecht met vragen of opmerkingen.

Vraag 1. Ontwikkeling Schiphol na 2020

Wat is uw visie op de omvang van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in de jaren na 2020?

Verdere groei t/m 2030 is onnodig voor de economische betekenis van Schiphol (zie vraag 4) en ook niet nodig bij het uitvoeren van de afgesproken Selectiviteit (zie vraag 2). Vervanging van Europese vluchten door internationale trein biedt bovendien de mogelijkheid om het aantal vluchten te verminderen (zie vraag 3). Er zijn geen goede redenen voor groei, maar wel veel redenen om de omvang van Schiphol te verminderen.

- De leefbaarheid rondom Schiphol staat zwaar onder druk en er is weinig hinderbeperking geleverd. (zie vraag 5)
- Een effectieve bijdrage aan het klimaatvraagstuk kan voornamelijk alleen via volumebeperking (zie vraag 9)
- De WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) heeft heel recent de aanbeveling voor de bescherming tegen geluidshinder verscherpt omdat de negatieve gezondheidsgevolgen groter zijn dan eerder gedacht (zie vraag 5)
- Experts verwachten een negatieve invloed van ultrafijnstof op de levensverwachting van omwonenden van Schiphol. Uit voorzorg is op zijn minst een pas op de plaats alvorens de resultaten van het RIVM (Rijks Instituut voor Milieu) onderzoek bekend zijn (zie vraag 9)
- Er is een gigantische woningbouwopgave. De spanning tussen wonen en vliegen neemt alleen maar verder toe. Er is een keuze nodig, wij kiezen voor wonen. (zie vraag 8)
- De veiligheid van omwonenden van Schiphol is kleiner dan acceptabel wordt gevonden voor risico's van industriële activiteiten op de grond. (zie vraag 10)

Vraag 2. Selectieve ontwikkeling van Schiphol

Wat vindt u hiervan? Kunt u in uw antwoord aandacht besteden aan zowel het gebruik van de ruimte voor vliegtuigbewegingen op Schiphol als de spreiding van het vakantieverkeer naar regionale vliegvelden?

- Gezien de vele nadelige gevolgen van vliegverkeer (zie vraag 1) is een Selectieve ontwikkeling van Schiphol noodzakelijk. Dat wil zeggen focus op economisch belangrijk verkeer aangevuld met 'kwaliteitstoerisme' op intercontinentale bestemmingen. Schiphol is de afgelopen jaren vooral gegroeid met low cost verkeer dat niet gebonden is aan de mainport Schiphol en nauwelijks bijdraagt aan het intercontinentale bestemmingsnetwerk. Analyse leert dat van de huidige capaciteit (500.000 vluchten) ongeveer 150.000 vluchten niet mainport-gebonden zijn.
- <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/wp-content/uploads/2017/09/Mainport-Verkeer-Analyse.pdf>. Hiermee is er een groot reservoir voor de groei van het mainport-gebonden verkeer bij meer Selectiviteit. Schiphol zegt echter beschikbare capaciteit te moeten uitgeven en dit niet selectief te kunnen doen. Dit pleit er voor om de capaciteit op Schiphol te beperken zodat er via marktwerking een prikkel is voor de luchtvaartmaatschappijen om de slots (start-en landingsvergunningen) in te zetten voor het 'mainport-gebonden verkeer' (zoals ook gebeurt op Heathrow waar er al vele jaren sprake is van schaarste aan capaciteit).
- Het is redelijk om gegeven de totale omvang van de luchtvaart in Nederland de lasten van de luchtvaart niet eenzijdig op omwonenden van Schiphol te leggen en daarom het 'niet mainport-gebonden' verkeer af te handelen op regionale luchthavens. Bovendien veroorzaakt een vlucht op Schiphol onevenredig meer hinder door het grote aantal omwonenden. De omvang van de regionale luchthavens wordt daarbij bepaald door de mate van accommoderen van de vraag naar vakantie en 'low cost' vluchten.

Vraag 3. Intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol

- *Wat vindt u van de volgende manieren?*
 1. *Hogesnelheidstrein met bijbehorend hogesnelheidsnetwerk uitbreiden*
 2. *Concurrerende ticketprijzen (vliegen duurder, treinen goedkoper)*
 3. *Ontmoedigen van vliegen over korte afstanden*
- *Ziet u nog andere manieren om ruimte te maken voor intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol?*

- Het bevorderen van internationale trein als alternatief voor vliegverkeer is dringend gewenst gezien de grote negatieve impact van het vliegverkeer (zie vraag 1).
- Dit vliegverkeer wordt ook nog eens gestimuleerd door belastingvrijstellingen (geen BTW op tickets, en geen accijns op kerosine) en een te lage CO₂-heffing.
- Ontmoedigen van het vliegverkeer door het in rekening te brengen van de externe kosten ('de vervuiler betaalt') is gewenst.
- De opbrengsten kunnen deels gebruikt worden voor investeringen in hogesnelheidstrein.
- Als je de wachttijden op luchthavens en de reizen tussen vliegvelden en stadscentra meerekent, ben je met de - meer comfortabele - trein nu al vaak sneller uit en thuis op de kortere afstanden.

Vraag 4. Economische betekenis

Hoe ziet u de relatie tussen Schiphol en de Nederlandse economie? Kunt u hierbij in het bijzonder aandacht besteden aan het internationale verbindingennetwerk van Nederland en de aantrekkelijkheid van Nederland voor bedrijven om zich te vestigen?

- Internationale connectiviteit is één van de vestigingsfactoren in een ontwikkelde economie maar niet de bepalende. Dit blijkt bijvoorbeeld in België, Zwitserland en Denemarken waar ook na het sterk inkrimpen van het netwerk er nog steeds een sterk vestigingsklimaat is voor internationale bedrijven.
- Ook de metropool regio Amsterdam kent sterke clusters van internationale bedrijven (denk bijvoorbeeld aan IT, media, fintech/trading) die andere bedrijven aantrekken. Deze bedrijven hebben uiteraard wel behoefte aan internationale connectiviteit. Zoals de RLI (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur) aangeeft in het rapport *Mainports voorbij* is het daarbij belangrijk om te streven naar een optimale omvang van het netwerk en niet naar een maximale omvang.
- Optimaal rekening houdend met de negatieve impact van het vliegverkeer op de omgeving en het leefklimaat hetgeen ook een vestigingsfactor is voor bedrijven en hun werknemers.
- Uitgaande van Selectiviteit is de huidige capaciteit op Schiphol meer dan voldoende t/m 2030 voor het accommoderen van het mainport-gebonden verkeer (zie antwoord bij vraag 2).

Vraag 5. Hinder

- *In hoeverre vindt u het nodig om bij de bescherming tegen hinder door activiteiten op de luchthaven Schiphol een onderscheid te maken tussen verschillende geografische gebieden?*
- *Aan welke maatregelen denkt u om de geluidsoverlast te beperken?*
- *Aan welke maatregelen denkt u om andere mogelijke gezondheidsschade tegen te gaan?*
- *Wat vindt u ervan om bewoners in bepaalde omstandigheden te helpen om te kunnen verhuizen? Aan welke omstandigheden en welke hulp denkt u dan?*

- In de afgelopen decennia is al veel gekeken naar allerlei maatregelen om de geluidsoverlast en gezondheidsschade te beperken. De ervaring leert dat zolang het uitgangspunt is dat het geen negatieve effecten mag hebben op de operaties van Schiphol er weinig mogelijk is. De belangrijkste maatregel is dan ook een herprioritering bij Schiphol waarbij omwonenden een hogere prioriteit krijgen.
- Hulp bij verhuizing dient gebonden te zijn aan objectieve en eenduidige criteria. Zoals bijvoorbeeld het wonen binnen een bepaalde geluidscoutour. Met een hardheidsclausule voor schrijnende situaties die buiten de regeling vallen. Deze hulp zou kunnen bestaan uit een verhuisvergoeding en een 'garantieregeling' voor de opbrengst verkoop eigen huis.

Vraag 6. Informatie

- *Geluid kan ook worden gemeten. Welke rol zie u voor geluidmetingen in het informeren van de omgeving van de luchthaven Schiphol?*
- *Welke andere manieren van informatievoorziening over geluid zou u nuttig vinden?*

Meten van geluid kan bijdragen aan een betrouwbare informatie over de daadwerkelijke geluidsbelasting en het valideren van de rekenmodellen voor geluidsprognoses. Daarvoor is wel een fijnmazig netwerk van meetpunten nodig. Belangrijk is dat de data openbaar toegankelijk zijn zodat iedereen op basis daarvan kan voorzien in zijn eigen informatiebehoefte.

Vraag 7. Nachtvluchten

- *Vindt u dat het aantal nachtvluchten op Schiphol na 2020 moet verminderen, gelijk moet blijven of mag toenemen? Kunt u uw antwoord toelichten?*
- *Vindt u dat er na 2020, los van het aantal vluchten, andere maatregelen genomen zouden moeten worden voor de nacht? Kunt u uw antwoord toelichten?*
- Nachtvluchten zijn de meest ernstige vorm van vliegoverlast en slaapverstoring is schadelijk voor de gezondheid en het functioneren overdag. Vooral verstoring van de zogeheten REM-slaap is volgens onomstreden wetenschappelijk inzicht zeer schadelijk voor de gezondheid.
- Vermindering van het aantal vluchten moet wel een verbetering zijn. Zo heeft het verminderen van vluchten alleen zin indien dit daadwerkelijk leidt tot een volledige nachtrust. Dus geen vliegverkeer tussen 23:00 en 07:00, inclusief uitloop van de operaties.
- Het enkel verminderen van wat vluchten of een gedeeltelijke verschuiving naar de vroege ochtend is geen oplossing. Ook mag het niet leiden tot significant meer vluchten op de dag (voor de geluidsruimte tellen nachtvluchten met een factor 10).

Vraag 8. Wonen nabij Schiphol

- *Hoe zou wonen en vliegen in de nabijheid van Schiphol volgens u moeten worden geregeld? Kunt u in uw antwoord aandacht besteden aan het wel of niet bouwen van woningen in de buurt van Schiphol, waarbij u zo mogelijk uw ervaringen als (potentiële) inwoner van de regio betreft?*
- *Vindt u dat vlieghinder hetzelfde moet worden behandeld als overlast door wegverkeer of spoor of vindt u dat vlieghinder op een andere manier gewogen zouden moeten worden?*
- De WHO heeft in een recent rapport aangegeven dat vlieghinder zwaarder weegt voor de overlast en gezondheid en adviseert daarom om voor vlieghinder strengere normen te hanteren dan voor andere bronnen: te weten 45 dB(a).
- De WHO adviseert ook om infrastructurele maatregelen te nemen voor gebieden met een geluidsbelasting met meer dan 45 dB(a). Nieuwbouw in deze gebieden is dan ook onverantwoord (ook indien bewoners hier contractueel mee akkoord gaan).
- Voor bestaande bewoners dient er alles aan gedaan te worden om de overlast terug te dringen. Dus niet geluidwinst met stillere vliegtuigen weer deels omzetten in groei, maar actief kijken naar alternatieven zoals internationale treinverbindingen.
- Wonen prioriteit geven boven vliegen zonder concessies te doen aan de gezondheidsadviezen van de WHO.

Vraag 9. CO₂-uitstoot, luchtkwaliteit en ultrafijnstof

- *In hoeverre verdient CO₂-uitstoot een plaats in het advies van de Omgevingsraad Schiphol over de toekomstontwikkeling van Schiphol?*
- *Wat kan er volgens u worden gedaan om de CO₂-uitstoot als gevolg van het vliegverkeer te verminderen?*

- *Wat kan er volgens u worden gedaan om een negatief effect van vliegverkeer op de luchtkwaliteit te verminderen dan wel te compenseren?*
- De uitstoot van broeikasgassen uit fossiele kerosine moet in Nederland aan dezelfde concrete, tijdgebonden reductiedoelen worden onderworpen als die voor de nationale mobiliteit (wegverkeer). Nederland moet zich er bovendien in Brussel voor inspannen om de Europese luchtvaart aan het Parijse klimaatakkoord te onderwerpen.
- Terwijl de sector mobiliteit flink op CO₂ zal besparen om bij te dragen aan het halen van de Parijse doelstelling, is de luchtvaart daarvan vrijgesteld. Dit is noch houdbaar noch aanvaardbaar met het oog op de klimaatdoelen en het draagvlak daarvoor. Nederland heeft voor zijn kleine thuismarkt een zeer omvangrijke luchtvaart en verbruikt daarmee veel fossiele kerosine.
- Problemen met luchtkwaliteit kunnen niet worden gecompenseerd. Dit risico voor de volksgezondheid is alleen oplosbaar door de uitstoot aan de bron te verminderen.
- Er wordt op dit moment door het RIVM rond Schiphol onderzoek gedaan naar de effecten van ultrafijnstof op de gezondheid. Experts verwachten een negatieve invloed van ultrafijnstof op de levensverwachting van omwonenden van Schiphol. Uit voorzorg is op dit moment pas op de plaats nodig.

Vraag 10. Opmerkingen of suggesties

Het aantal vragen in deze consultatie is beperkt. Zijn er in dit verband nog onderwerpen die u onder de aandacht wil brengen van de leden van de Omgevingsraad Schiphol over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol?

- De veiligheid van omwonenden blijft onderbelicht terwijl de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) tot alarmerende conclusies komt. Het is onaanvaardbaar om dit risico te bagatelliseren ter wille van luchtvaartgroei. Voor het zogenaamde plaatsgebonden risico worden bewoners aan risico's blootgesteld die een factor 10 hoger zijn dan de normen voor andere bedrijfsactiviteiten. Het groepsrisico voldoet niet aan de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria. Ook hier is net als wonen bij Schiphol (vraag 8) er een keuze nodig tussen wonen of vliegen. Wij kiezen voor wonen.
- Alternatieven voor Schiphol op de huidige locatie dienen met spoed te worden ontwikkeld. De balans met de omgeving is zoek, en de enkele marginale verbeteringen die nog mogelijk zijn vormen geen oplossing. De tijd van pappen en nathouden is voorbij. Groeien met de 'salamitietactiek' (d.w.z. het oprekken van criteria zodra deze knellend worden voor Schiphol) stuit op grenzen van leefbaarheid, gezondheid en veiligheid.
- Schiphol is vol en luchtvaartgroei op de huidige locatie is niet mogelijk. Wat rest is verplaatsing van banen naar zee.

20181019