



2017/7445



ZNSTD



AGENDA INITIATIEF SCHIPHOL – Februari 2017

SP.

GROENLINKS



Inhoud:

1. Vragen/Discussie met Raad
2. Vragen aan de Wethouder
3. Organisatie Schiphol Overleg voor 2015 (CROS)
4. Organisatie Schiphol Overleg vanaf 1-1-2015 (ORS)
5. Klachten en Rapportages Schiphol (bezoekbas.nl)
6. Afspraken Alders akkoord tot en met 2020
7. Huidige Knelpunten
8. Fijnstof en ultrafijnstof
9. Duurzaamheid
10. Alternatieven Schiphol

1. Vragen/Discussie met Raad

Wij horen graag de mening van de andere fracties op onderstaande punten:

Wij vinden dat het college bij alle bevoegde instanties en ook in de ORS moet aandringen op het belang van de gezondheid van de inwoners van Zaanstad. Wij horen graag of de andere fracties dit standpunt delen.

Wij vinden dat juist uit het oogpunt van de gezondheid van onze inwoners ook alternatieven voor het vlierverkeer onderzocht moeten worden. Graag horen wij of de andere fracties het hier mee eens zijn.

Wij vinden ook dat B en W van Zaanstad meer contact moet hebben met de bewoners om de Zaanstad goed te kunnen vertegenwoordigen. Graag ook hierover de inbreng van de fracties.

Wij vinden ook dat de raad weinig verneemt van de standpunten van het college inzake Schiphol. Wij horen graag of de andere fracties dit ook delen.

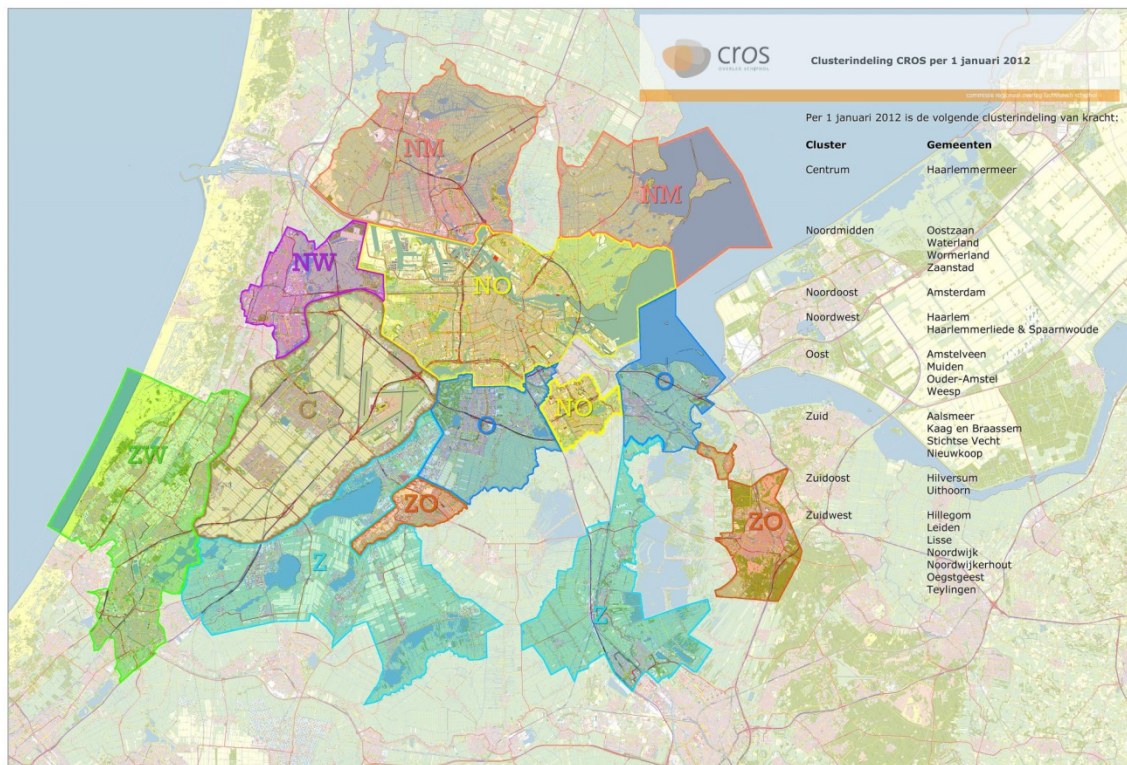
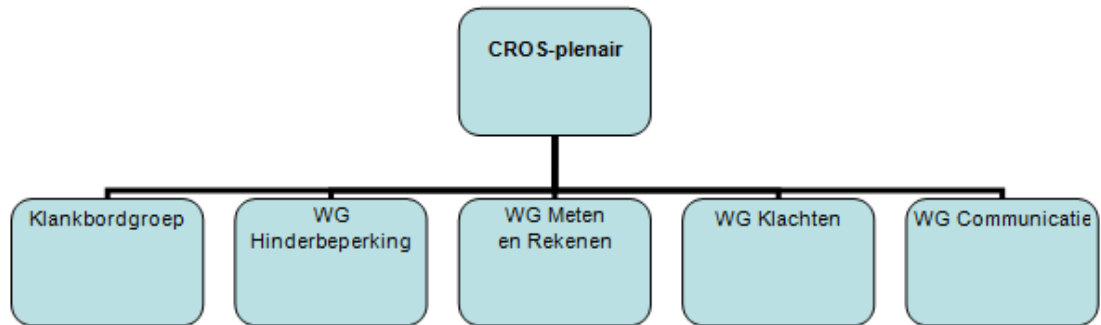
Wij vinden ook dat de communicatie over in te dienen klachten beter moet en dat er minstens een keer per jaar daarover teruggekoppeld moet worden aan de raad. Wij horen graag hoe andere fracties dit zien.

2. Vragen aan de Wethouder

Tevens hebben wij de volgende vragen aan de wethouder:

1. Wat is tot dusver namens het College het standpunt van het College geweest in de ORS?
2. Is de wethouder bereid om de thans uitgesproken standpunten van de fracties mee te nemen naar de volgende bijeenkomst van de ORS en ook naar andere bevoegde instanties?
3. Kan de wethouder toezeggen om de raad minstens een keer per jaar bij te praten over Schiphol inclusief een overzicht van de ingediende klachten tegen geluidsoverlast?

3. Organisatie Schiphol Overleg voor 2015 (CROS)



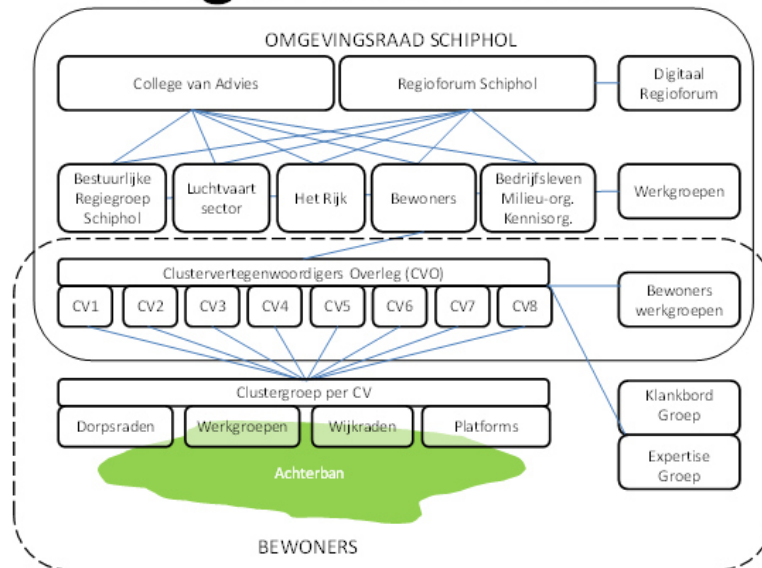
CROS = Commissie Regionaal Overleg Schiphol

Simpele overleg structuur met gemeentelijke indeling en werkgroepen.

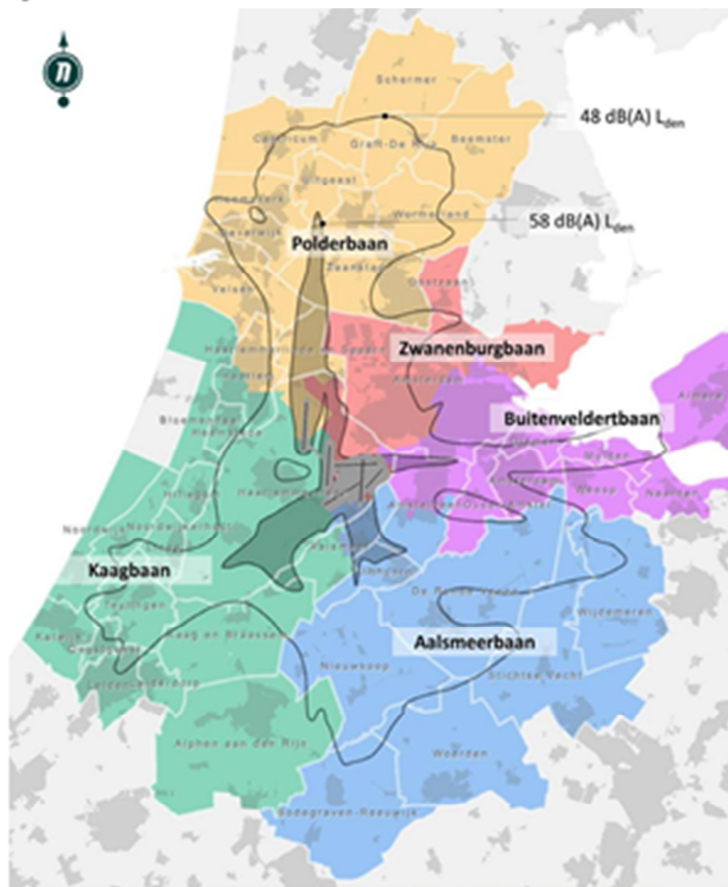
Zaanstad in Cluster samen met Oostzaan, Wormerland en (later) Waterland
Seperate Alderstafel.

4. Organisatie Schiphol Overleg vanaf 1-1-2015 (ORS)

Organisatie ORS



Figuur 1. Organisatie bewoners ORS



Meer recht door bewonersparticipatie dmv echte achterban (ORS=OmgevingsRaad Schiphol)
Alderstafel en CROS weer als een geheel laten werken.

Complexe en meer gelaagde structuur met indeling per baan. Gemeenten in oude clusters.
Weinig communicatie, onvrede invloed bewoners.

Geluidscontouren zichtbaar in figuur

5. Klachten en Rapportages Schiphol (Bezoekbas.nl)

Klachten indienen via de site:

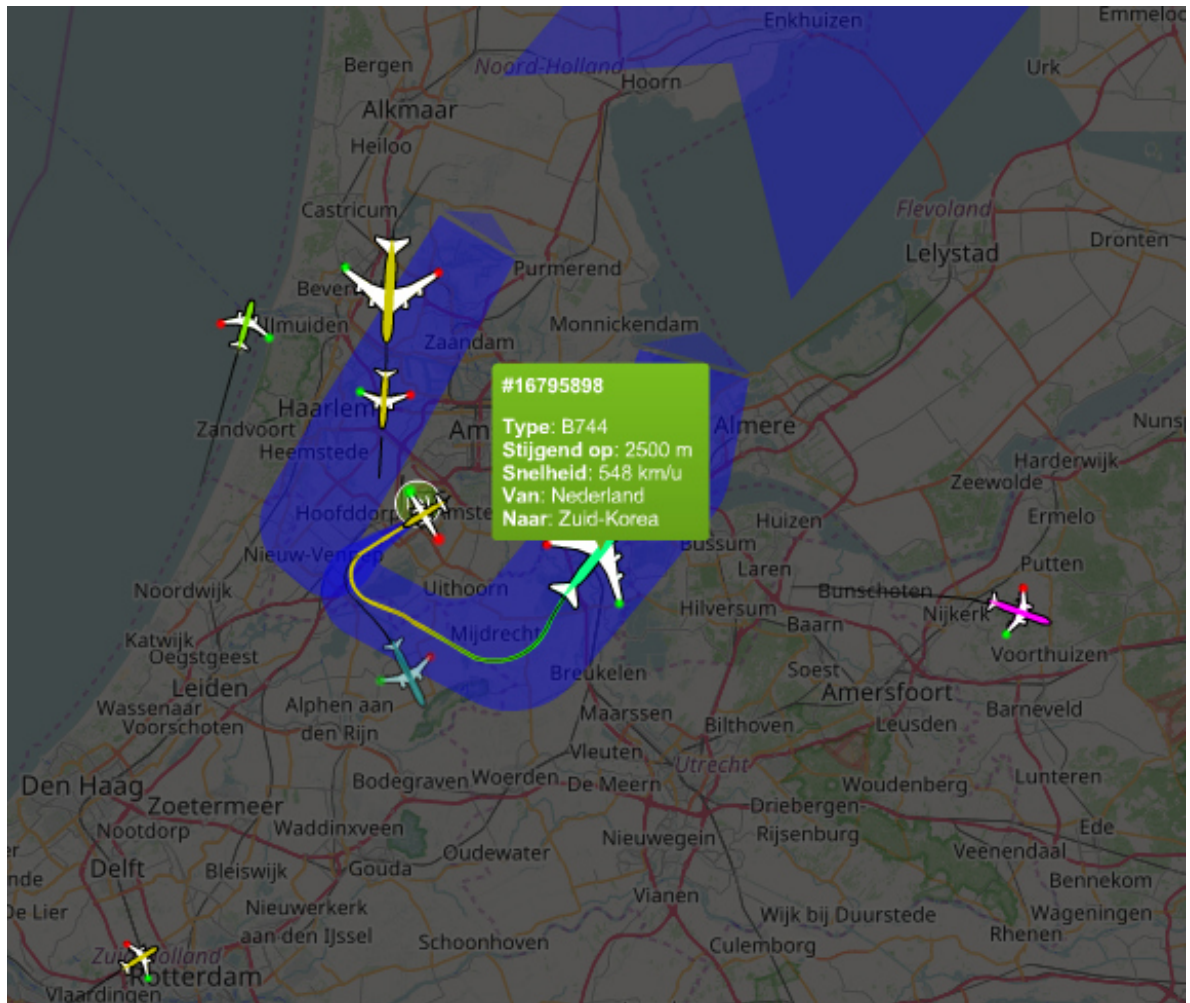
	Cluster Polderbaan		toe- /afname	
	2016	2015	%	
melders	610	534	14%	toename
periodemeldingen	2875	2112	36%	toename
specifieke meldingen	15663	15246	3%	toename
algemene meldingen	61	45	36%	toename
vragen	217	155	40%	toename

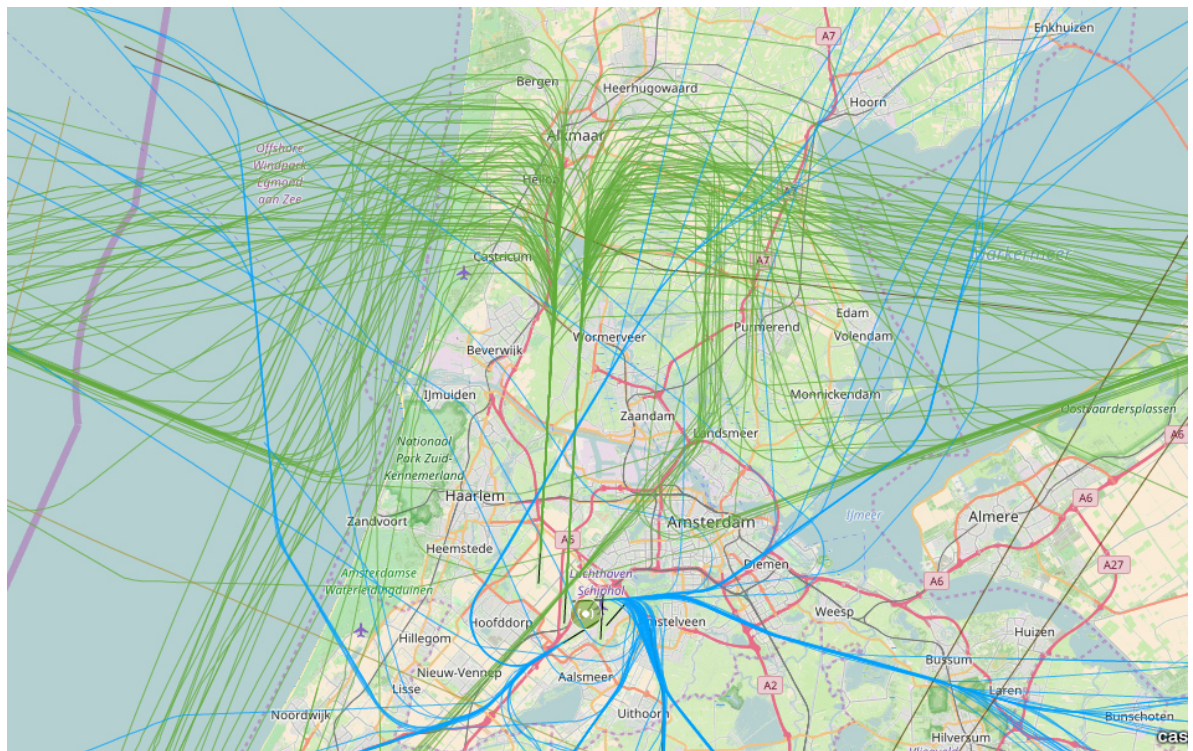
Rapportages november 2015 tm oktober 2016:
Vliegbewegingen:

totaal gebruiksjaar	Baan	landingen	starts	totaal
	Helikopters	2.061	1.959	4.020
	Schiphol-Oostbaan (04)	835	1.328	2.163
	Kaagbaan (06)	45.424	483	45.907
	Buitenveldertbaan (09)	8	8.482	8.490
	Zwanenburgbaan (18C)	40.817	3.098	43.915
	Aalsmeerbaan (18L)	0	56.863	56.863
	Polderbaan (18R)	95.844	0	95.844
	Schiphol-Oostbaan (22)	7.602	3.778	11.380
	Kaagbaan (24)	857	95.587	96.444
	Buitenveldertbaan (27)	23.789	942	24.731
	Zwanenburgbaan (36C)	6.446	19.036	25.482
	Polderbaan (36L)	0	54.783	54.783
	Aalsmeerbaan (36R)	22.635	0	22.635
	totaal	246.318	246.339	492.657

Wij kregen de laatste tijd wel klachten van Zaanse burgers over geluidsoverlast. Zij geven aan dat ze ten eerste niet weten waar ze hun klacht kunnen melden en er ook weinig vertrouwen in hebben dat er iets met hun klacht wordt gedaan. Er is een meldpunt en er zijn ook rapportages maar die zijn te weinig bekend bij bewoners en bij de raad. Wij denken dat er toch op zijn minst jaarlijks een rapportage naar de raad moet komen van de nieuwe ontwikkelingen, alsmede een overzicht van het aantal klachten en wat daar mee gedaan is. Ook zou duidelijker in de gemeentelijke kanalen zoals bijvoorbeeld het Stadsblad aangegeven moeten worden waar klachten kunnen worden ingediend.

Radarbeelden:





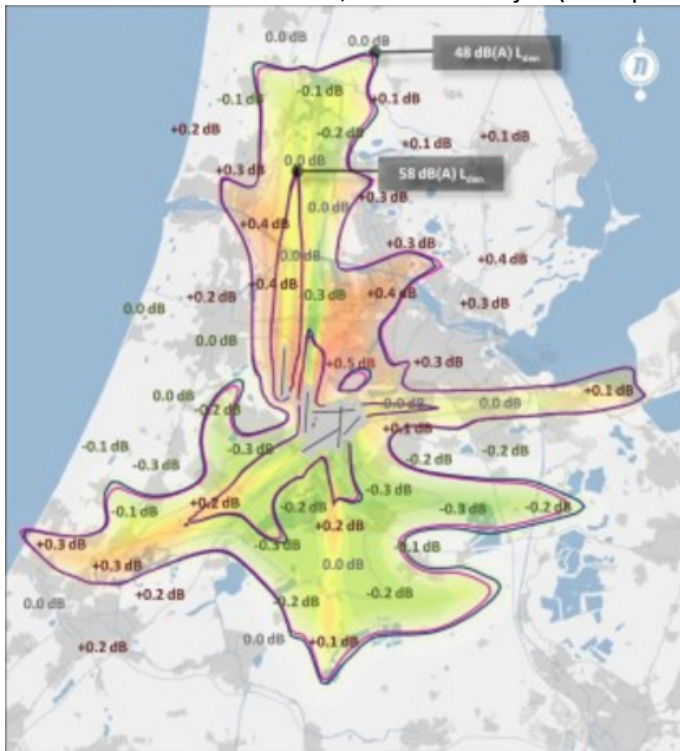
6. Afspraken Alders akkoord tm 2020

Alders akkoord tm 2020 (uit 2008):

- Tot en met 2020 jaarlijks maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen met verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend op Schiphol begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur;
- Luchthaven Eindhoven en de uitbreiding van de regionale luchthaven Lelystad voor de overloop en groei van niet-mainport gebonden verkeer, in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen
- 50-50 benadering na 2020:

Deze regel houdt in dat de milieuwinst wegens stillere vliegtuigen eerlijk verdeel wordt over de luchtvaartsector (ruimte voor extra luchtverkeer) en de omgeving (minder geluidshinder

- Uitwerken van een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) dat uitgaat van het gebruik van die banen die de minste hinder voor de omgeving met zich mee brengen (start 2010)
- Failliet door tweede kamer, van emmertjes (meetpunten) naar preferente banen



Alders akkoord doelstellingen niet gehaald ivm CDA's (Continue Decent Approach)

→Uitvoering alternatief CDA-pakket in 2012 afgesproken:

- Introductie vaste naderingsroutes en CDA's
- Reductie nachtvluchten naar 29.000
- Vervroegde nachtprocedure (22.30 – 23.00 uur)

Alders akkoord doelstellingen niet gehaald in 2015

- Gebruik 4e baan (Jan 2015) al bij 470K tegen limiet aan.

→ Cap van 510k naar 500k en meer gebruik 4e baan

De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.

Twee derde van de maatregelen akkoord uitgevoerd.

7. Huidige Knelpunten

- Aanvraag sloten nachtvluchten nu al 31.000 ipv 29.000 → Wederom uitvoering niet gehaald
- Invulling 50/50 verdeling na 2020:
- Gebruik 4e baan na 2020

Deze regel houdt in dat de milieuwinst wegens stillere vliegtuigen eerlijk verdeel wordt over de luchtvaartsector (ruimte voor extra luchtverkeer) en de omgeving (minder geluidshinder)

- Crisis overleg bewoners nov 2016 ivm MER:

MER nodig ivm LVB, moet opnieuw ivm verkeerde berekeningen, vast houden aan 500K vtb.

- NHHS: Failliet door tweede kamer, van emmertjes (meetpunten) naar preferente banen.

Moet nog officieel na experiment als wet (LVB/LIB) dmv MER.

MER voldoet niet(doc29 en verouderd woningbestand) Herberekening noodzakelijk van het geluidsdeel van het MER op basis van Doc29 en de actualisatie van gelijkwaardigheid.

- Communicatie en invloed
- Gebrek aan inzetten op Alternatieven

Plan van aanpak Schiphol 2030(beschikbaar april 2017):

- de concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020;
- de wijze waarop de toekomstbestendigheid van de normen op de regels van het nieuwe stelsel geborgd is, in het bijzonder de invulling van de vierde baan regel voor de periode na 2020;
- de invulling van de afspraak over het aantal nachtbewegingen.

Op dit moment is er echter nog een nieuwe ontwikkeling. Het Milieu Effect Rapport (MER) over het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) wat nodig was voor een eventuele uitbreiding van Schiphol en waaraan Schiphol een jaar heeft gewerkt is achterhaald voordat het verschenen is. Het rapport gaat namelijk van onjuiste gegevens uit. Daardoor kan volgens de bewonersvertegenwoordigers in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) niet dienen als basis voor een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en Luchthavenindelingbesluit (LIB). Zij verzoeken het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een geheel nieuwe MER te laten maken. De gegevens in de MER berusten op een verouderde rekenmethode en niet op de sinds 1 juli 2016 **verplichte Doc29** (Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports). Bovendien zijn de te verwachte reducties veel te hoog ingeschat. De grootste misrekening is echter het buiten beschouwing laten van de spookgehinderden. Dat zijn mensen van vlees en bloed die echter niet meetellen in de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria omdat er wordt uitgegaan van een **verouderd woningbestand**. Dit verschil zal gezien de bouwplannen in de Randstad nog verder oplopen. Dit uitstel geeft ons de gelegenheid om de inbreng van Zaanstad op de kaart te zetten.

8. Fijnstof en Ultrafijnstof

Fijnstof en ultrafijnstof Fijnstof is een verzamelnaam voor kleine schadelijke deeltjes in de lucht. Het gaat daarbij om alle deeltjes met een doorsnede kleiner dan 10 micrometer. Sommige deeltjes in het totale fijnstof zijn ontzettend klein. De deeltjes kleiner dan 0,1 micrometer noemen we ultrafijnstof. Ter vergelijking: een mensenhaar is 1.000x zo dik. Omdat deze deeltjes zo klein zijn, kunnen ze via je longen en je bloedbaan de rest van je lichaam binnendringen en daar schade veroorzaken. Dit kan leiden tot hart- en vaatziekten, kanker, ziekten aan de luchtwegen en ziekten van het zenuwstelsel. Ultrafijnstof wordt uitgestoten bij door het wegverkeer (met name oude diesels) en door vliegtuigen. Juist voor deze hele schadelijke deeltjes bestaat geen wettelijke norm.

Vliegtuigen stoten bij het opstijgen miljarden ultrafijnstofdeeltjes uit. Per seconde stoot een opstijgend vliegtuig 100.000.000.000.000.000 ultrafijnstofdeeltjes uit. Dat is evenveel als de uitstoot van 1 miljoen vrachtwagens. Ongeveer een halve minuut na de start is het vliegtuig zo hoog dat de deeltjes waarschijnlijk niet meer in onze leefomgeving terecht komen. Ook landende en taxiënde vliegtuigen stoten ultrafijnstof uit. Overdag is er elke 2 minuten een vliegtuig dat landt op of vertrekt vanaf Schiphol. Volgens onderzoek van het TNO zijn de concentraties ultrafijnstof tot wel 3x zo hoog als de wind uit Schiphol komt als op andere momenten

Zoals aan de Alderstafel vastgesteld mocht het aantal vluchten tot 2020 groeien tot 500.000. Dit getal van 500.000 zal waarschijnlijk al in 2017 bereikt worden. En wat dan? Er dienen nu nieuwe wettelijke milieuregels en normen voor de vlieghinder van Schiphol te komen. Een van die maatregelen die wordt voorgesteld is de 50/50-regel.). Maar extra luchtverkeer brengt niet alleen meer geluidshinder voort. Meer vluchten zorgen ook voor meer (ultra)fijnstof. De schadelijke effecten van ultrafijnstof worden nog verder onderzocht. Maar zeker is dat ultrafijnstof schade toebrengt aan de gezondheid. De ultrafijnstof rond Schiphol is gevaarlijker dan de fijnstof in het wegverkeer. Hoe kleiner de fijnstof, hoe makkelijker het je lichaam kan binnendringen, aldus Ivo Stumpe van Milieudefensie. Omwonenden van Schiphol leven gemiddeld een jaar minder. Wij wonen dichtbij Schiphol. In Zaanstad zijn er al veel COPD-patiënten. Dat aantal willen wij zeker niet verhogen. Bij asbest heeft het 40 jaar geduurd voordat er maatregelen werden genomen. Zo lang willen wij niet wachten.

Het TNO stelt ook vast dat er (tenminste voorlopig) geen technische oplossing is voor de vermindering van het gezondheidsbedreigende ultrafijnstof dat straalmotoren uitstoten en dat vooral bij opstijgen en (in geringere mate bij landen) wordt geproduceerd. Het vliegtuig MOET vaart maken (hoge acceleratie) en veroorzaakt precies dan de ergste vervuiling. De oplossing is uitsluitend te vinden in een beperking van het AANTAL vliegbewegingen van en naar Schiphol.

9. Duurzaamheid

En afgezien van de gezondheid is er ook het punt van de duurzaamheid. Volgens het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving kan het luchtverkeer op Schiphol binnen de geluidsnormen nog groeien naar 875 duizend vliegtuigbewegingen, twee keer zoveel als nu. Dat vraagt minstens een extra startbaan en een tweede terminal. Een dergelijke megahub kan veel meer dan de vraaggroei in Nederland opvangen, want het aantal overstappers neemt dan even hard toe. Wat doet dat met duurzaamheid? De klimaatimpact van Schiphol is nu al zeer hoog, omdat de luchthaven ten opzichte van onze nationale economie buitensporig groot is. **Verdubbeling van het luchtverkeer veroorzaakt een klimaatimpact die in 2050 groter zal zijn dan de resterende nationale emissies.** Tot grote frustratie van de mensen die loyaal aan de nationale reductieprojecten meewerken. De nationale emissies moeten namelijk tot een fractie gereduceerd worden om de opwarming voldoende te beperken. De groei naar een megahub zou alleen duurzaam kunnen zijn als de luchtvaart in afzienbare tijd net zo klimaatneutraal zou kunnen worden als het personenvervoer op de grond.

10. Alternatieven Schiphol

Wat zijn de alternatieven voor Schiphol na 2020 als duurzame luchthaven?

Kabinet, luchtvaartsector en werkgevers willen de luchthaven nog meer uitbreiden met transfers en een groeiend thuismarkt om zo de internationale economie te stimuleren. In tegenstelling tot het huidige stelsel schept het nieuwe stelsel met de 50-50 regel de mogelijkheid om het luchtverkeer binnen de gelijkwaardigheidscriteria gedurende lange tijd na 2020 nog aanzienlijk te laten doorgroeien boven het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. De luchtvloot wordt namelijk aanzienlijk stiller met vliegtuigtypes die veel minder geluid produceren. De milieueffecten van een dergelijk "50-50 scenario" op lange termijn omvatten meer dan geluidhinder en moeten derhalve ook in kaart worden gebracht. Als het mogelijke aantal vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan uitstijgen boven circa 550.000, ligt ook nog eens uitbreiding van Schiphol in het verschiep met een parallelle Kaagbaan en tweede areaal. Zowel de Schiphol Group als de overheid houdt daar nu al rekening mee. De extra baan veroorzaakt tienduizenden extra gehinderde en het tweede areaal betekent een grote inbreuk op schaarse ruimte. De investeringen bedragen miljarden euro's. Deze effecten van de 50-50 regel op langere termijn mogen in het MER niet worden genegeerd; ze dienen te vallen onder de te onderzoeken reikwijdte.

Groei volgens de 50-50 regel op de huidige locatie Schiphol lijkt daarom onmogelijk, onnodig en onwenselijk:

- Onmogelijk want uitbreiding zou meer landingsbanen vragen. Bovendien is het luchtruim nu al overvol.
- Onnodig want de thuismarkt (21%) kan groter worden zonder extra luchtverkeer door meer bezetting. Al de internationale transfers dragen nauwelijks bij aan de economie.
- Onwenselijk omdat vliegtuigen een dubbel opwarmingseffect veroorzaken met CO₂ condens strepen, waterdamp en stikstof. Tevens vormen de hogesnelheidsterreinen een milieuvriendelijker alternatief voor reizen in Europa. Vliegtuigen stoten 11 keer zoveel CO₂e (equivalenten) uit als hogesnelheidstreinen.

Er is ook een alternatief scenario mogelijk voor Schiphol na 2020 dat ongeveer dezelfde economische baten kan opleveren, maar voor het milieu en de gezondheid van de omwonenden veel gunstiger is dan het 50-50 scenario.

- De volledige vrijkomende geluidsruimte na 2020 komt de woon- en leefomgeving ten goede. Dit is des te meer van belang met het oog op de aanzienlijke bevolkingstoename en de daarvoor noodzakelijke woningbouw in de regio.
- Met een langdurig plafond op luchtverkeer zullen schadelijke milieueffecten zoals die van ultrafijn stof en broeikasgassen nauwelijks toenemen en worden de connectiviteit en externe veiligheid niet aangetast door een (te) hoge bezettingsgraad van het luchtruim rond Schiphol, de TMA.
- Door maximale substitutie van luchtvaart met hogesnelheidstreinen kan het internationale vervoer tussen Nederland en een groot deel van Europa op den duur klimaatneutraal worden, wat fors bijdraagt aan de reductie van CO2 en de transitie naar hernieuwbare energie.
- De nadelige effecten van een parallelle Kaagbaan en een tweede areaal blijven uit.

Het alternatieve scenario biedt een praktische en aantrekkelijke invulling van overheidsbeleid in tal van aspecten: vervoerseconomie met luchtvaart en hogesnelheidstreinen, woningbouw, milieu en klimaat.

In het alternatieve scenario kan de mainport Schiphol ook zeer adequaat aan de economie blijven bijdragen als middelgrote, hoogwaardige en klimaatvriendelijke air-to-train hub. Het is zinvol dit alternatief in het kader van de M.E.R. procedure te laten toetsen door onafhankelijke luchtvaart/milieudeskundigen om zo tot een voor ieder aanvaardbare beslissing te komen over de toekomst van Schiphol.

Kortom, er is veel aan de hand over Schiphol.

Namens de fractie van de SP,
Namens de fractie van GroenLinks,
Namens de fractie van de Christen Unie,

Maikel Kat
Romkje Mathkor
André Schippers