

Waarom de VGP instemt met het Aldersadvies

Motivatie voor de instemming met het Aldersadvies

De VGP heeft geen eigen standpunt over het economische belang van Schiphol maar neemt de politieke realiteit als uitgangspunt dat er altijd een grote meerderheid in het parlement is geweest, en ook nu bestaat, die bij een dreigende blokkade voor de ontwikkeling van de luchtvaart de belangen van de luchtvaart voorrang geeft boven die van de bewoners en het milieu en de belemmeringen voor verdere groei wegneemt.

Eind 2006 werd de Alderstafel ingesteld om de ministers van V&W en VROM te adviseren over de ontwikkeling van Schiphol op korte en middellange termijn. In de loop van 2006 was gebleken dat Schiphol dreigde vast te lopen op de grenswaarden van een aantal handhavingspunten. Deze grenswaarden zijn vastgelegd in het Luchthaven Verkeersbesluit (LVB) en markeren de milieugrenzen waarbinnen Schiphol mag groeien. De grote politieke partijen lieten weten het gedogen van overschrijding van grenswaarden geen optie te vinden en zelf tot actie te zullen overgaan als partijen aan de Alderstafel het niet eens zouden worden over een aanpassing van grenswaarden. Ook wilden zij de grenswaarden voldoende hoog vaststellen om deze niet telkens met een klein stapje te hoeven verhogen. Daar was uit af te leiden dat indien er geen Aldersadvies zou komen, de kamer de weg zou vrijmaken naar verdere groei, maar dan zonder de zekerheid van een limitering van het aantal vluchten en mogelijk met minder hinderbeperkende maatregelen. De grenswaarden in het inmiddels aangepaste LVB maken 507.000 vluchten mogelijk.

De VGP heeft ingestemd met het Aldersadvies voor de middellange termijn om de volgende redenen:

- het aantal vliegtuigbewegingen en nachtvluchten t/m 2020 wordt gelimiteerd
- er wordt gekozen voor een beleid van selectieve groei
- de deur naar onbegrensde groei blijft gesloten
- de hinder wordt beperkt met evenwicht in belangen buitengebied en binnengebied
- de bewoners worden in de toekomst even goed of beter beschermd
- meten krijgt een belangrijker rol en de informatievoorziening wordt verbeterd
- het advies is een aanvaardbaar compromis door de mate waarin het rekening houdt met de belangen van bewoners
- de VGP wil blijven opkomen voor de belangen van de bewoners.

Het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal nachtvluchten worden gelimiteerd

1. Bij de instelling van de Alderstafel was het de ambitie van de sectorpartijen om een groei naar **600.000 tot 800.000** vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. In het Aldersadvies voor de korte termijn (t/m 2010) werd een maximum afgesproken van 480.000 vliegtuigbewegingen. De bewoners zijn de onderhandelingen voor de middellange termijn (t/m 2020) ingegaan met 500.000. Dit is de capaciteit die nodig is om van volumebeleid (zo veel mogelijk vluchten) over te schakelen naar selectieve groei (reserveren voor mainport vluchten) zonder dat daarbij de mainportfunctie van Schiphol in de knel kwam. Alleen zo kan worden voorkomen dat in de tijd die nodig is om voldoende capaciteit voor niet-mainportvluchten op regionale vliegvelden beschikbaar te maken en te benutten, de luchthaven opnieuw zou vastlopen en de tweede kamer opnieuw zou ingrijpen. De inzet van de luchtvaartsector voor de middellange termijn was een capaciteit voor **600.000** vtb'n op Schiphol. Na het de facto bereiken van een akkoord op dit punt verlaagde de sector haar prognose i.v.m. de kredietcrisis naar **580.000**. Het onderhandelingsresultaat is **510.000** vtb'n t/m 2020. Deze grens wordt wettelijk vastgelegd.
2. Het aantal nachtvluchten wordt niet verhoogd tot **50.000** in 2020, zoals in de plannen van Schiphol stond, maar wordt van 33.700 (2007) teruggebracht naar **32.000**.

Waarom de VGP instemt met het Aldersadvies

3. De maxima (“caps”) voor vliegtuigbewegingen en nachtvluchten geven de bewoners zekerheid over wat ze t/m 2020 te verwachten hebben. Met het huidige stelsel en onder de bestaande milieuregels is die zekerheid er niet. Grenswaarden van handhavingpunten kunnen immers worden aangepast. Door grenswaarden voor hoger belaste handhavingpunten te verhogen en minder belaste punten te verlagen (“salderen”) kan aanzienlijke extra groeiruimte worden gecreëerd. In de huidige milieuregels betekent iedere nachtvlucht minder dat ruimte ontstaat voor 10 vluchten meer overdag. Als er Europese beperkingen voor nachtvluchten komen kan Schiphol overdag zeer aanzienlijk doorgroeien. Ook het gemiddeld iets stiller worden van de vliegtuigen die op Schiphol worden toegelaten, wat door de bewoners nauwelijks als verlichting zal worden ervaren, maakt een aanzienlijke toename van het totale aantal vluchten, die de hinder wel zullen doen toenemen, mogelijk. Door een kleine aanpassing van de huizennorm ontstaat ruimte voor onbegrensde groei. Het advies vervangt t/m 2020 deze “elastische” milieuregels door een wettelijke beperking van het aantal vliegtuigbewegingen waardoor de bewoners weten waar ze aan toe zijn.

Een beleid van selectieve groei

4. In het verleden was het beleid van Schiphol gericht op maximalisatie van het aantal vluchten, ongeacht hoe belangrijk deze waren voor de economie. Met het Aldersadvies stemmen de sectorpartijen in met een fundamentele wijziging van dit “volumebeleid”. In de toekomst zal Schiphol primair bedoeld zijn voor het faciliteren van “mainport gebonden vluchten”. Dit zijn vluchten die bijdragen aan de netwerkfunctie van AF/KLM en niet zonder schade aan het netwerk kunnen worden verplaatst. Voor zover nodig om binnen het maximum van 510.000 vluchten te blijven zal niet-mainportgebonden verkeer worden uitgeplaatst naar regionale vliegvelden. In het bij het Aldersadvies behorende Convenant Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol gaan overheid en luchtvaartsector verplichtingen aan om tijdig voldoende capaciteit op regionale luchthavens te realiseren.

De deur naar onbegrensde groei blijft gesloten

5. De sector wilde overgaan op een operationeel systeem waarbij 24 uur per dag 2 banen voor landen en 2 voor starten konden worden ingezet. Met een dergelijk systeem kan Schiphol, na een beperkte aanpassing van de huizennorm, doorgroeien naar 600.000 en later naar 800.000 vtb'n of meer. Het Aldersadvies beperkt de inzet van de 4^e baan tot wat nodig is voor de groei tot 510.000 en sluit onbegrensde groei uit.

De hinder wordt beperkt met evenwicht in belangen buitengebied en binnengebied

6. In het met het Aldersadvies verbonden Convenant Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol worden afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. Voor een aantal maatregelen zijn pilots gaande en voor een reeks van (mede) door bewoners aangedragen routeverbeteringen zullen pilots worden gestart. De hinder in het buitengebied zal worden beperkt door de invoering van glijvluchtlandingen (CDA's) en het terugdringen van lawaaige toestellen. Met de zeer effectieve glijvluchten wordt eerder begonnen (in 2010 i.p.v. 2014) dan de sector had aangegeven en zonder dat 24 uur 2 + 2 baangebruik nodig is, zoals de sector had gewild. Dit resultaat werd geboekt na een door de bewoners aangevraagde second opinion van buitenlandse luchtvaartdeskundigen. Over het gefaseerd terugdringen van lawaaige toestellen (“onderkant hoofdstuk 3”) werden concrete afspraken gemaakt. Het nachregime wordt t/m 2010 met een half uur verlengd, waarna nog af te spreken maatregelen met een vergelijkbaar hinderbeperkend effect zullen ingaan. Per saldo zal, ondanks de groei, het aantal ernstig gehinderden in het 48 dB(A) Lden gebied met tenminste 5% afnemen. Hinderbeperkende maatregelen zijn voor het binnengebied niet mogelijk maar door de combinatie van hinderbeperkende maatregelen voor het buitengebied en strikt geluidspreferentieel baangebruik voor het binnengebied) houdt het advies rekening met de belangen van de bewoners in alle gebieden.

Waarom de VGP instemt met het Aldersadvies

De bewoners worden in de toekomst even goed of beter beschermd

Onderzoek door de NLR op basis van 500 simulaties laat zien dat een handhavingstelsel op basis van vliegen volgens afspraak (VVA) tot een gemiddeld iets betere globale bescherming leidt dan een stelsel met grenswaarden op handhavingpunten. Onder optimaal hindermijdend vliegen wordt verstaan: het zodanig vliegen dat de minste bewoners worden gehinderd. Dat VVA globaal beter scoort komt doordat nu soms minder hindermijdend moet worden gevlogen omdat een “emmertje” (grenswaarde) aan het eind van het jaar dreigt over te lopen. Daarnaast laat het onderzoek zien dat de geluidsbelasting op handhavingpunten minimaal afwijkt van de belasting op basis van het huidige stelsel. Het stelsel zal alleen worden ingevoerd als een proef van 2 jaar bevestigt dat dit stelsel in de praktijk inderdaad een minimaal gelijkwaardige globale bescherming biedt en niet tot grote afwijkingen op handhavingpunten leidt. In het beoogde nieuwe stelsel worden handhavingpunten niet meer gebruikt voor de “sturing” van het vliegverkeer, maar in plaats daarvan de afspraken over baan- en routegebruik én de maxima voor het aantal vliegtuigbewegingen en nachtvluchten.

Het bestaande en het beoogde nieuwe stelsel hebben gemeen dat de beschermende werking wordt beperkt door de mogelijkheid dat het parlement te allen tijde kan ingrijpen als de grens aan de groei wordt bereikt. In het bestaande stelsel kunnen grenswaarden worden gesaldeerd, in het nieuwe kunnen de afspraken over hoe gevlogen wordt worden aangepast. De procedures voor deze aanpassingen zijn even “zwaar”. Voor beide stelsels geldt dat de milieugrenzen, vastgelegd in de gelijkwaardigheidscriteria, niet kunnen worden overschreden. Een onafhankelijke deskundige beoordeelt de gelijkwaardigheid van de rechtsbescherming van burgers en onderzoekt mogelijkheden tot verbetering.

Meten krijgt een belangrijker rol – informatievoorziening wordt verbeterd

7. In het Convenant Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol wordt afgesproken dat het meten van geluid een belangrijker middel wordt voor de informatievoorziening over lokale geluidsbelasting. Daartoe wordt het aantal geluidsmmeetpunten uitgebreid en worden de rapportages over de meetresultaten in overleg met de bewonersvertegenwoordigers verbeterd. De meetpunten zullen een monitoringfunctie hebben tijdens de proef met het handhavingstelsel. De informatie over de geluidsbelasting zal worden verbeterd o.a. door het weergeven van geluidprognoses. Er zal een systeem worden ontwikkeld voor het op internet volgen van vliegtuigbewegingen. Omdat dit gebruik maakt van door LVNL gebruikte radargegevens is deze informatie completer en nauwkeuriger dan die van systemen op basis van radiosignalen (transpondergegevens). Tenslotte zal het nieuwe handhavingstelsel voorzien in het aanspreken van maatschappijen die, in vergelijking met andere, met een bepaald type vliegtuig meer lawaai maken dan anderen.

Aanvaardbaar compromis en blijven opkomen voor de belangen van bewoners

8. Afwijzing van het Aldersadvies zou betekenen dat zekerheden die het de bewoners biedt wegvallen en dat afspraken over selectieve groei en hinderbeperking op losse schroeven komen te staan. Ook zullen in dat geval de bewoners niet betrokken zijn bij de uitwerking van het advies. De platforms kunnen dan niet, samen met anderen, bewaken dat de afspraken tijdig worden nagekomen, dat de uitvoering van de proef met een ander stelsel gedegen wordt uitgevoerd en de resultaten van de proef objectief worden geëvalueerd.
9. Het Aldersadvies is “een en ondeelbaar” voor alle partijen. Door de mate waarin het advies rekening houdt met de belangen van bewoners is het als compromis aanvaardbaar.