

Discussienota Schiphol: “Tijd voor een gezond alternatief”, Statenfractie Partij voor de Dieren Noord-Holland, 30 mei '20

1. Inleiding

In het dossier luchtvaart zijn verontrustende ontwikkelingen aan de orde, zoals de slechte luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol, de grote aantallen geluidgehinderden door vliegtuiglawaai en de op 15 mei '20 verschenen ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050¹ van het kabinet die ondanks een naderend kantelpunt in de maatschappij blijft inzetten op een verdere en forse groei van het aantal vliegbewegingen naar (bijna) een verdubbeling.

Naast dat de provincie mede gaat over de ruimtelijke indeling rond Schiphol, is de provincie voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en zit de provincie in de Raad van Toezicht van de Stichting Leefomgeving Schiphol.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft uitgesproken dat zij geen uitbreiding van Schiphol wil tot er duidelijkheid is over de gezondheidsrisico's van de vervuilde lucht voor de regio. Die duidelijkheid komt met een vervolgrapport van het RIVM. Maar dat rapport verschijnt pas op zijn vroegst medio 2021. Dan is de Luchtvaartnota naar verwachting al definitief, terwijl het voorlopige rapport van het RIVM al alarmerend is. Het kabinet zal de Luchtvaartnota naar verwachting eind 2020 definitief vaststellen.

Tegelijkertijd zetten economen vraagtekens bij het bedrijf Schiphol en de grote betekenis die het zou hebben voor de werkgelegenheid en de economie. En ook zijn er meerdere constructieve alternatieven voor Schiphol geschetst, waarin niet simpelweg volumegroei met lage marges centraal staat, maar slimme combinaties waarbij sprake is van volumekrimp in plaats van volumegroei. Het resultaat is dan groei in kwaliteit.

Wij zouden graag zien dat de provincie zich uitsprekt voor minder vluchten en een intelligentere luchthaven als wezenlijk alternatief. We horen graag hoe andere fracties hierover denken. De discussiepunten in het laatste hoofdstuk zijn zodanig geformuleerd, dat deze kunnen leiden tot een zienswijze van de provincie, al dan niet in BRS-verband.

Van vrijdag 29 mei t/m donderdag 9 juli kunnen zienswijzen worden ingediend over de ontwerp-Luchtvaartnota.²

2. Verontrustende ontwikkelingen Schiphol

Luchtvervuiling

Uit het 'onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof rond Schiphol' van het RIVM blijkt dat omwonenden van Schiphol door het vliegverkeer regelmatig blootstaan aan verhoogde concentraties ultrafijnstof die gevolgen kunnen hebben voor hun gezondheid. Met name kinderen met astma en andere luchtwegaandoeningen hebben op drukke dagen meer last en gebruiken hierdoor vaker medicijnen. Veelgehoorde klachten bij omwonende kinderen zijn kortademigheid, hoesten en een piepende ademhaling. Bij volwassenen werd een kortdurende verandering van de long- en hartfunctie gemeten die op de lange termijn gevolgen kan

¹ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z08809&did=2020D18831

² <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/ontwerp-luchtvaartnota/index.aspx>

hebben en kwetsbare mensen, zoals mensen met een longaandoening, direct raakt.^{3 4 5}

Ultrafijnstof is een verzamelnaam voor deeltjes in de lucht die 10.000 keer kleiner zijn dan een millimeter en dus onzichtbaar voor het blote oog. Dit soort deeltjes komt vrij bij vrijwel elk verbrandingsproces, zo ook bij de vliegtuigmotoren met o.a. roet als uitstoot.

Voor ultrafijnstof is geen norm, terwijl dit dus wel een heel schadelijk deel is van fijnstof. Staatssecretaris Van Veldhoven (Milieu) heeft vorig jaar bekend gemaakt dat de Gezondheidsraad onderzoek gaat doen naar een mogelijke norm voor ultrafijnstof. Over voornemens tot groei van Schiphol zegt zij dat trajecten voor groei van Schiphol en onderzoek naar een norm parallel lopen.⁶ In een brief aan de Tweede Kamer schreef zij dat de resultaten van het vervolgonderzoek van het RIVM, naar gezondheidseffecten op lange termijn, *mogelijk* worden meegenomen in de nieuwe Luchtvaartnota.⁷

Op zijn vroegst in mei '21 worden de resultaten van het vervolgonderzoek verwacht. Deze gaat over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof over een lange periode. Maar de bevindingen tot nu toe, over gevolgen van kortdurende blootstelling, zijn al ronduit alarmerend.

GS antwoordde op eerder gestelde [Statenvragen](#) van GroenLinks dat de provincie, als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), in gesprek is met de minister. De lijn die de BRS in het kader van de advisering van de Omgevingsraad Schiphol heeft ingezet, stelt dat er geen besluiten worden genomen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol totdat diverse vraagstukken rond thema's zijn uitgekristalliseerd en in hun onderlinge samenhang zijn beschouwd. Op die thema's verwacht de BRS een visie van het Rijk in de Nationale Omgevingsvisie en/of de Luchtvaartnota. Een van de thema's betreft het RIVM-onderzoek naar ultrafijnstof.⁸ De PvdD stelde hier [vervolgvragen](#) op.

Ook in de Omgevingsvisie staat: *“Voordat er keuzes worden gemaakt over de ontwikkelingen van Schiphol na 2020, is helderheid van het Rijk over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthaven, in samenhang met vraagstukken rondom thema's zoals gezondheid (luchtkwaliteit, geluidhinder, nachtvluchten), veiligheid, CO2 en luchtruimherziening, noodzakelijk. Hierbij wordt rekening gehouden met de hinder voor omwonenden, het belang van werkgelegenheid van de vele Noord-Hollanders en het gebruik dat zij van de luchthaven maken.”*⁹ Wanneer belangrijke gegevens over gezondheid ontbreken, kunnen belangen niet goed 'in onderlinge samenhang worden beschouwd.

³ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0084.pdf>

⁴ <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/258297/nog-veel-vragen-over-ultrafijnstof-rondom-schiphol-we-overwegen-te-gaan-verhuizen>

⁵ <https://www.rivm.nl/nieuws/ultrafijn-stof-rondom-schiphol-heeft-effect-op-gezondheid>

⁶ <https://www.parool.nl/nederland/kabinet-wil-onderzoek-naar-norm-ultrafijnstof~b405fdc3/>

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/27/onderzoek-naar-de-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijn-stof-rond-schiphol>

⁸ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Schiphol, zie onder Publicaties “Inzet BRS t.b.v. advisering minister door College van Advies”

⁹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingsvisie

Provinciale rol:

- De provincie heeft leefomgeving in haar portefeuille, en moet opkomen voor een gezonde leefomgeving voor haar bewoners.
- Zie ook: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Schiphol "De provincie Noord-Holland zet zich in voor een goede balans tussen economische belangen en het woon-, werk- en leefklimaat in de regio."

Geluidsoverlast

In Noord-Holland is het aandeel van de bevolking dat ernstige geluidhinder door vliegverkeer ondervindt 9,3%.¹⁰ Uitgaande van 2,8 miljoen inwoners (2018)¹¹ zijn dit 260.400 inwoners. 'Ernstige slaapverstoring' door vliegverkeer is geconcentreerd in de omgeving van Schiphol, met 5,6% ernstige slaapverstoring.¹²

Tegelijkertijd is er veel mis met het in kaart brengen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Zo onderschat de huidige rekenmethode het aantal gehinderden in Nederland. Hinderbelevingsonderzoeken van de zes GGD'en rondom Schiphol geven meer dan 40 procent ernstig gehinderden aan dan de huidige Lden-rekenmethode¹³. Daarnaast zijn er ongeveer twee keer zoveel ernstig slaapverstoorden dan volgens de Lnight-rekenmethode (Natuur en Milieufederatie NH, 2018). Ook heeft de WHO onlangs haar aanbevelingen aangescherpt. Volgens de WHO-methode zijn er rondom Schiphol ongeveer twee keer zoveel ernstig gehinderden dan de berekeningen aangeven (PBL, 2018). Daarnaast wordt er op verschillende plekken in Nederland luchtvaartgeluid gemeten. Deze metingen komen gemiddeld ook systematisch hoger uit dan de berekeningen (NLR, 2018).¹⁴

Het aantal gehinderden rond Schiphol en regionale luchthavens zal de komende jaren ook nog eens fors toenemen alleen al door de geplande woningbouw. Daarvoor hoeft de luchtvaart dus niet eens te groeien. De metropoolregio Amsterdam is van plan om nog vóór 2040 meer dan 230.000 woningen te bouwen, waarvan een groot deel rondom Schiphol. Volgens woningbouwplannen uit 2018 komen er meer dan 34.000 nieuwe woningen bij binnen de zogenaamde beperkingsgebieden van Schiphol. Dit zijn ongeveer 73.000 inwoners. En nog eens 45.000 woningen aan de randen van de beperkingsgebieden (Natuur en Milieufederatie NH, 2018).¹⁵

Op de lange termijn kan geluidshinder leiden tot hart- en vaatziekten (RIVM en UVA, 2017; Basner et al., 2017), zowel door hinderervaring, slaapverstoring, verstoring van activiteiten en stressreacties. De kans op psychische aandoeningen wordt verhoogd (RIVM, 2019) en studies wijzen op een aangetoonde negatieve invloed van lawaai op leerprestaties bij kinderen.

¹⁰ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2018-0084.pdf>, cijfers over 2016, blz. 16

¹¹ https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Noord_Holland_in_cijfers

¹² <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2018-0084.pdf>, cijfers over 2016, blz. 22

¹³ Lden (Lday-evening-night), de maat voor de gemiddelde geluidsbelasting over een etmaal; Lnight, de maat voor de gemiddelde geluidbelasting over de nachtperiode.

¹⁴ <https://storage.googleapis.com/planet4-netherlands-stateless/2019/10/433b4ea3-luchtvaartnota-milieuorganisaties.pdf>

¹⁵ <https://storage.googleapis.com/planet4-netherlands-stateless/2019/10/433b4ea3-luchtvaartnota-milieuorganisaties.pdf>

Geluidsbelasting in de nacht heeft een relatief grote impact op de gezondheid, doordat het leidt tot een verstoorde nachtrust. De frequentie van het overvliegen heeft 's nachts daarom meer negatieve invloed dan een gemiddelde van alle vliegbewegingen zoals nu wordt gehanteerd (RIVM & UVA, 2017). Het aantal nachtvluchten op Schiphol is ongeveer 32.000 per jaar (tussen 23.00 en 7.00 uur), terwijl de afspraak 29.000 was (Alders). Dat is bovendien veel meer dan bijvoorbeeld op het Londense vliegveld Heathrow (5.800) en Charles de Gaulle in Parijs (5.500).¹⁶

De geplande luchtruimherziening die volgend jaar genomen wordt zal 'wel leiden tot een toename van het geluid onder die routes'. Naar verwachting bijvoorbeeld over de kop van Noord-Holland. Deze luchtvaarherziening wordt parallel behandeld en komt in het voorjaar van 2021 met een voorkeursbeslissing.¹⁷

Publieksonderzoek 2: Keuzes voor Noord-Holland

Ten behoeve van het opstellen van de Omgevingsvisie is publieksonderzoek gedaan. Noord-Hollanders hebben in dit onderzoek aangegeven het 'verbeteren van de luchtkwaliteit' van zeer groot belang te vinden en deze opgaven te verkiezen boven economische doelen, waaronder meer vluchten op Schiphol.¹⁸ Een motie van de PvdD daarover met als dictum 'in de Omgevingsvisie de wens van de inwoners van Noord-Holland ten aanzien van de groei van Schiphol te respecteren' is aangenomen.¹⁹ GS dient te zorgen voor een correcte uitvoering van de motie. Er is geen draagvlak onder Noord-Hollanders voor groei van Schiphol.

Provinciale rol:

- idem als bij luchtvervuiling: de provincie moet opkomen voor een gezonde leefomgeving voor haar inwoners; de rijksoverheid doet het niet..*
- woningbouw: de provincie wil blijven bouwen in overbelaste gebieden (binnen 20 Ke-contour). Mensen moeten tekenen niet te klagen tegen hoge geluidsgrenswaarden.²⁰ Het aantal klagers moet hoe dan ook beperkt blijven om verdere groei niet in de weg te staan.*
- woningbouw: er zijn plannen voor honderdduizenden nieuwe woningen in de Randstad. Hoe verhouden die plannen zich tot nog meer vluchten van en naar Schiphol, nu de Randstad al behoort tot de regio's met de slechtste luchtkwaliteit in de EU?²¹*

Klimaat

De internationale luchtvaart is niet meegenomen in het Klimaatakkoord van Parijs. Zij heeft zichzelf een uitzonderingspositie bedongen. Tegelijk subsidieert de overheid de sector door geen accijns te heffen op de klimaatvervuilende kerosine. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) pleit er al jaren voor dat de luchtvaart veel meer als een gewone bedrijfstak moet worden behandeld in plaats van een uitzonderingspositie in te nemen. Bij de transitie naar een klimaatneutrale economie

¹⁶ <https://www.natuurenmilieufederaties.nl/wp-content/uploads/2019/10/Luchtvaartnota-milieuorganisaties.pdf>

¹⁷ <https://www.luchtvaartindetekomst.nl/herziening-luchtruim/default.aspx>

¹⁸ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingsvisie/Documenten/Onderzoeken, Publieksonderzoek 2: Keuzes voor Noord-Holland (juli 2017)

¹⁹ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/moties/motie-groei-schiphol-van-de-baan>

²⁰ Zie Beleidsbrief regionale afspraken 'wonen en vliegen', d.d. 24 april 2017, brief van PNH aan BRS

²¹ <https://www.rtlz.nl/life/artikel/4838361/kaart-lucht-vies-herrie-geluid-lawaaigezondheid-gezond-ongezond-smerig-rivm>

kan die uitzonderingspositie niet gehandhaafd blijven. Daarom is de Rli voorstander van de ontwikkeling van een nationaal klimaatbeleid voor de luchtvaart mét reductiedoelen voor CO₂-uitstoot.²²

Terwijl alle andere sectoren in Nederland hun gezamenlijke uitstoot in 2030 moeten halveren, staat het kabinet de luchtvaartsector toe om in 2030 nog ruim twee keer zoveel CO₂ uit te stoten als in 1990.²³

Terwijl juist de komende 10 jaar bepalend is of de Klimaatdoelen al of niet gehaald gaan worden, met alle grote, zeer zorgelijke gevolgen van dien.

Provinciale rol: De provincie heeft een klimaatneutrale samenleving in 2050 als doel. Daarom kan de provincie net als de Rli ervoor pleiten dat luchtvaart een sector als alle andere wordt, en ook aan dezelfde doelstellingen moet voldoen. Ook Noord-Holland ondervindt de gevolgen, en de kosten van klimaatverandering.

Stikstofvergunning

Eerder stelde PvdD [vragen](#) over het ontbreken van een Wet natuurbeschermingsvergunning Schiphol voor 100.000 vluchtbewegingen.²⁴ ²⁵ Gedeputeerde Staten gaf in de beantwoording aan dat zij geen bevoegd gezag is voor de Wet natuurbeschermingsvergunning Schiphol en hier dus niet over gaat. De minister van LNV is bevoegd gezag in deze. Echter, de provincie is wel uitvoerend voor de Natura2000-doelen. Milieuorganisatie MOB heeft een handhavingsverzoek ingediend en bezwaar gemaakt tegen het besluit van minister Van Nieuwenhuizen niet te gaan handhaven.²⁶ Bovendien kloppen stikstofberekeningen niet²⁷ en ontbreekt er daarmee vergunning voor meer dan 100.000 vluchten.

Provinciale rol: de provincie beschermt de natuur.

Ganzen

De provincie bestrijdt ganzen tot in de verre omgeving van Schiphol door deze jaar in jaar uit met tienduizenden te vergassen in zogenaamde vergassingscontainers en ook massaal af te schieten. In 10 jaar zijn 400.000 ganzen gedood.²⁸ Tegelijkertijd staat de provincie toe dat ganzen naar het gebied rondom Schiphol worden gelokt met teelt van voor ganzen aantrekkelijke gewassen, als tarwe en eiwitrijke weilanden, tot onder de start- en landingsbanen. Het aantal ganzen blijft hierdoor naar de regio Schiphol vliegen en wordt niet minder. Andere inzet van landgebruik wordt al beperkt gedaan, en leidt inderdaad tot minder ganzen. Hierbij kan gedacht worden aan niet alleen het planten van

²² <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

²³ <https://www.rtlz.nl/algemeen/politiek/artikel/5123721/coronacrisis-luchtvaart-mag-verder-groeien-van-kabinet-schiphol>

²⁴ <https://www.ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=NoordHolland&ListId=0d2cd4cf-37ed-4620-92ee-97d01507e23c&ReportId=c05589d2-0581-4a32-a9a0-c22e4eac90fb&EntryId=1bcf31db-8a6f-46e3-948d-21f544fce191&searchtext=>

²⁵ <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/100000-illegale-vluchten-schrappen-op-schiphol-vindt-minister-van-nieuwenhuizen-onrealistisch/>

²⁶ <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2020/04/04/mob-schiphol-moet-natuurvergunning-aanvragen>

²⁷ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20200331_57506250/fouten-stikstofberekening-lelystad-treffen-ook-schiphol

²⁸ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/nieuws/400-000-ganzen-voor-niets-gedood>

olifantsgras, maar ook aanleg van zonnepanelen. Hierbij moet het doel zijn dat het land minder aantrekkelijk wordt voor ganzen en daarmee de vliegveiligheid wordt vergroot.

Tevens kan met het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen ruimte gecreëerd worden voor vliegtuigen om bijvoorbeeld uit te wijken of even te wachten. Dit zorgt ook voor een verbetering aan de vliegveiligheid.

Provinciale rol: de provincie kan kiezen voor zonneakkers rondom Schiphol.

3. Luchtvaartnota minister

Vrijdag 15 mei '20 verscheen de Luchtvaartnota 2020-2050 van het kabinet.²⁹ Deze nota zet onverminderd in op groei van het aantal vliegbewegingen. Wel verwacht het kabinet enige vertraging van de groei vanwege de coronacrisis. De groei gaat in eerste instantie van 500.000 naar 540.000 vluchten. Hoe groei na 540.000 vluchten op Schiphol operationeel mogelijk kan worden gemaakt, moet de komende jaren worden onderzocht. Het bij de nota behorende Milieueffectrapport (MER) gaat uit van een groei van 1 à 1,5% per jaar wat kan resulteren in een groei naar 580.000 vluchten in 2030 en rond de 780.000 vluchten in 2050.

Het kabinet stelt wel een aantal voorwaarden aan groei.

Zo moet het aantal ernstig geluidgehinderden aantoonbaar afnemen. De minister zet onder andere in op nader onderzoek en stillere vliegtuigen. Maar het stiller worden van vliegtuigen³⁰ staat niet in verhouding tot de groei en de al aanwezige overlast. Zou de technische ontwikkeling niet ten dienst moeten komen aan omwonenden en milieu? Ook belooft de nota dat het aantal nachtvluchten minder wordt, maar geeft geen enkele duidelijkheid per wanneer het aantal nachtvluchten zal verminderen en met welk aantal. Terwijl ook nog eens het huidige aantal van 32.000 vliegbewegingen al jaren veel hoger is dan de afgesproken 29.000 (Alders).

Hinderbeperking ziet het kabinet ook te bereiken door Lelystad Airport in 2021 te openen. Maar door spreiding van vliegbewegingen over een groter deel van Nederland ondervinden alleen maar méér Nederlanders hinder. En die hinder wordt vanzelf weer ernstig, omdat groei nog steeds het uitgangspunt is.

Een andere voorwaarde voor groei is dat de belasting voor het klimaat aantoonbaar moet afnemen. In 2030 moet de CO₂-uitstoot van de luchtvaart terug zijn op het niveau van 2005 en in 2050 nog eens halveren. In 2070 moet de hele luchtvaart klimaatneutraal zijn.

Maar deze doelen van de sector – en het kabinet – zijn ronduit veel en veel te weinig om serieus bij te dragen aan de 1,5 graden-samenleving. Het Klimaatverdrag van Parijs neemt 1990 als peiljaar voor 2030 en niet 2005. De commissie voor de Milieueffectrapportage adviseerde eerder al om ook een krimpscenario in de Luchtvaartnota op te nemen om de klimaatdoelen te halen.³¹ De Luchtvaartnota is doorgroeien naar een 3 graden groei-samenleving, in plaats van een 1,5 graden-samenleving.

Over schonere vliegtuigen, die minder vervuilende stoffen uitstoten, zet het kabinet ook in op nader onderzoek en andere brandstoffen, als biobrandstof, of andere technieken, als elektromotoren.

²⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/05/15/perspectief-voor-de-luchtvaart>

³⁰ Plan MER noemt dat vliegtuigen gemiddeld per jaar 1% stiller worden

³¹ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190923_20459766/luchtvaartnota-bevat-geen-krimp-en-zeescenario-video?utm_source=www.vliegghinder.nl&utm_medium=referral&utm_content=/nieuws/artikel/luchtvaartnota-bevat-geen-krimp-en-zeescenario

Maar biobrandstoffen concurreren met andere, meer duurzame toepassingen van biomassa en grondgebruik. Daarnaast is vliegen met schone accu's, opgeladen met hernieuwbare energie, vooral wensdenken.

Ook zetten het kabinet en Schiphol in op 'het verbeteren van de leefomgeving', via de Stichting Leefomgeving Schiphol. De provincie is ook deelnemer aan deze stichting. Met ingelegd geld biedt de stichting hulp aan individueel gedupeerden en zorgt voor vergoeding van fysieke schade aan bebouwing als gevolg van turbulentie veroorzaakt door stijgende of landende vliegtuigen. Daarnaast geeft de Stichting financiële bijdragen aan projecten die de kwaliteit van de leefbaarheid verbeteren, zoals speeltuintjes, een buurtbus en de bibliobus.³² De vraag kan gesteld worden of mensen blijer worden van schone lucht en een goede nachtrust of een bibliobus.

Over de trein als alternatieve vorm van vervoer voor middellange afstanden in Europa stelt de Luchtvaartnota dat de internationale trein voor 2030 een volwaardig alternatief worden voor het vliegtuig op bestemmingen waar dit reëel is. Maar dit vervangend vervoer leidt dan in de Luchtvaartnota consequent weer niet tot minder start en landingen, doordat er bijvoorbeeld meer lange vluchten voor in de plaats kunnen komen.

De rol van Schiphol moet wel veranderen, als het aan het kabinet ligt. Zo moet er vooral gevlogen worden op internationale bestemmingen die belangrijk zijn voor de 'netwerkkwaliteit', de hub-functie van de luchthaven. Op Schiphol moet scherper worden gekozen voor vluchten naar bestemmingen die relevant zijn voor Nederland. De provincie benadrukt in [beantwoording](#) van Statenvragen van de PvdD ook steeds het belang van 'de internationale connectiviteit voor de MRA en Nederland als geheel'.³³

In de Luchtvaartnota is hierover te lezen:

"De internationale bereikbaarheid van Nederland is een optelsom van de beschikbare modaliteiten: door de lucht, via het spoor, over de weg en over het water. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019)³⁴ **adviseert daarom om te inventariseren hoeveel en welke verbindingen nodig zijn om onze internationale bereikbaarheid te waarborgen.** De omvang en kwaliteit van het benodigde luchtvaartnetwerk van Nederland, dat wil zeggen van Schiphol en de regionale luchthavens samen, moet daarvan een afgeleide zijn volgens de raad. **Het kabinet neemt dit idee over, en gaat de mobiliteitsbehoefte van diverse gebruikersgroepen voor de lange termijn in beeld brengen.**"³⁵ Het Rijk gaat daarom een beleidskader ontwikkelen voor netwerkkwaliteit. Maar dit betekent dat het kabinet nog helemaal niet goed in beeld heeft gebracht welke bestemmingen cruciaal zijn voor de hub-functie, voor het vervoeren van zakelijke passagiers. Dat gaat het kabinet nog in beeld brengen. Terwijl dat toch het vertrekpunt zou moeten zijn van een Groei-nota, met als doel om de hub-functie te waarborgen. Daarboven op heeft de Rli in 2016 al eens hetzelfde advies gegeven in haar rapport 'Mainports voorbij'. (zie volgend hoofdstuk)³⁶

³² <https://www.leefomgevingschiphol.nl/>

³³ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/vragen/verontrustende-ontwikkelingen-schiphol>

³⁴ <https://www.rli.nl/publicaties/2019/advies/luchtvaartbeleid>, 'Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegroute', Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, april 2019

³⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z08809&did=2020D18831

³⁶ <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>, 'Mainports voorbij; is de Nederlandse economie nog gebaat bij huidig mainportbeleid?', Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2016

Over beprijzen van de luchtvaart zet het kabinet in op afspraken op Europees en mondiaal niveau. Maar daarmee is er in de verre verte geen zicht op een prijs voor vliegtickets waarin milieu en leefbaarheid verdisconteerd is, en zullen mensen massaal voor enkele tientjes tickets blijven boeken als een weekendretour Barcelona. In plaats van het toepassen van het principe van 'de vervuiler betaalt', waardoor de werkelijke prijs voor een ticket wordt betaald.

Actualiteit

In de huidige situatie van de coronacrisis is er veel gaande. De ontwerp-Luchtvaartnota is nog van voor de coronacrisis. Terwijl mensen de ontstane rust en schonere lucht enorm waarderen

“De vorige Luchtvaartnota werd gepubliceerd in 2009. De situatie toen was volkomen anders: alles was gericht op groei. De laatste jaren is het debat over luchtvaart gekanteld: van 'groei is niet langer vanzelfsprekend' tot een steeds luider wordende roep om krimp. Het woord 'krimp' komt in de Luchtvaartnota één keer voor, omdat een commissie voorstelde om ook dat alternatief in de discussie te betrekken. Tevergeefs, zo blijkt.”³⁷

4. Argumenten economie en werkgelegenheid

Werkgelegenheid

Volgens KLM-topman Pieter Elbers is de impact van luchtvaart op de Nederlandse economie enorm. De sector zou goed zijn voor maar liefst 370.000 banen, en dus zou het in 's lands belang zijn om KLM met belastinggeld door de coronacrisis te slepen. Die bewering blijkt echter gebaseerd op het meerekenen van onder meer 55.000 banen die niet in een 'zuivere' macro-economische analyse thuishoren en het dubbel tellen van liefst 173.800 banen.³⁸

Bovendien is veel werk dat wél gecreëerd wordt van matige kwaliteit: de lonen zijn laag en werknemers klagen over slechte arbeidsvoorwaarden. Die extra arbeidsvraag wordt tot slot vaak door werknemers uit het buitenland ingevuld, omdat Nederland de laatste jaren kampte met een krappe arbeidsmarkt.

Economie

Het verdienmodel van de luchtvaart is gebaseerd op volume tegen lage marges met transferpassagiers om intercontinentale vluchten vol te krijgen en de overslag van goederen. Eén op de drie reizigers stapt alleen over op Schiphol en draagt daarmee nauwelijks iets bij aan de economie. Hetzelfde beeld zien we bij vrachtluchten, waar (container)overslag een grote rol speelt. De toegevoegde waarde is beperkt en de werkgelegenheid neemt er nauwelijks door toe. Ondertussen dragen deze laagwaardige activiteiten er wel toe dat het kleine Nederland de grootste luchthaven van Europa heeft gemeten in vliegbewegingen, met alle geluidshinder, longproblemen, natuurschade en fijnstof-, stikstof- en CO₂-uitstoot van dien.

Veel bulk, veel budget-airliners, veel pretvluchten en een uitzonderingspositie gebaseerd op belastingvoordelen en lage ticketprijzen. Moeten we deze activiteiten, die weinig waarde toevoegen voor de Nederlandse economie en arbeidsmarkt maar wel in grote mate bijdragen aan milieuschade, stikstofproblematiek, klimaatontwrichting en geluidsoverlast, willen behouden en de komende jaren zelfs verder laten groeien, wetende dat er goede alternatieven voorhanden zijn?

³⁷ <https://www.nrc.nl/nieuws/2020/05/15/33400443-a3999935>

³⁸ <https://www.ftm.nl/artikelen/werkgelegenheid-klm-en-schiphol-veel-minder-dan-gedacht>, Ties Joosten, Follow the money; “Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht”

Voor het vestigingsklimaat zijn de aanwezigheid van zakelijke en intercontinentale bestemmingen belangrijk. Schiphol is juist sterk georiënteerd op Europese bestemmingen en groeit het meest in dit segment.

Ook econoom Walter Manshanden concludeert dat het niet Schiphol is die de economie opstuwt, maar dat de economie Schiphol opstuwt. De luchtvaart wordt in Nederland voor 95 procent door lowcost toerisme gedreven. Dat heeft weinig toegevoegde waarde. Ook het wegvallen van bestemmingen hoeft voor hem geen economische domper te zijn. “De indirecte bereikbaarheid is goed genoeg. Je hebt dan geen directe vlucht meer naar Sjanghai, maar dan ga je via Parijs. Dat gebeurt nu ook al, mensen kiezen er vaak zelf voor omdat het goedkoper is.”³⁹

Slimme alternatieven voor volumegroei Schiphol

Gelukkig hoeven we ons niet blind te staren op groei van Schiphol. Er zijn slimme alternatieve scenario's voorhanden waarmee de economische waarde van Schiphol behouden blijft maar de schade aan de leefomgeving, klimaat en veiligheid afneemt.

CE Delft concludeert dat een lichte krimp van de luchtvaart geen nadelige gevolgen heeft voor de economie. Voor het vestigingsklimaat zijn vele andere factoren van belang, zoals het opleidingsniveau van de bevolking, digitale verbindingen en een aantrekkelijke leefomgeving. Wat betreft de internationale bereikbaarheid is de kwaliteit van het netwerk, en niet de kwantiteit, van belang. Niet alle bestemmingen in het netwerk zijn even belangrijk. Wel zijn de voordelen van krimp groot: minder blootstelling aan gezondheidsrisico's voor omwonenden, reductie van lokale milieueffecten, en toenemende veiligheid.⁴⁰

Krimp zou bovendien gepaard gaan met investeringen in hogesnelheidslijnen, zodat vluchten tot 750 tot 1.000 km prima met de trein kunnen worden gereisd.

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) adviseerde al in 2016 in haar rapport 'Mainports voorbij' om de bijdrage van de luchtvaart aan het vestigingsklimaat voor de economische kerngebieden te bepalen. Overheidsbeleid dat zonder meer investeert in volumegroei past daarin niet. **De overheid moet eerst onderzoeken welke kritische massa van volumestromen nodig is: zolang die wordt gerealiseerd, kunnen veel van de economische functies gewaarborgd blijven met meer ruimte voor afweging van andere maatschappelijke belangen.**⁴¹

Zolang dit inzicht ontbreekt, kan een maatschappelijk debat over de ontwikkeling van de luchtvaart niet worden gevoerd.

Wanneer wél duidelijk is welke bestemmingen cruciaal zijn voor vestigingsklimaat in de MRA, kan dáárop selectief worden ingezet. Om deze vluchten te voeden kunnen passagiers tot een afstand van circa 750 km met snelle treinverbindingen naar Schiphol reizen. En uiteraard moet daarnaast flink

³⁹ <https://www.parool.nl/amsterdam/econoom-die-jarenlang-pleitte-voor-banenmotor-schiphol-wil-nu-krimp~bc4db665/>

⁴⁰

http://content1b.omroep.nl/urishieldv2/l27m46ce56ce4f3e258d005ed24b55000000.3834434e578b1e540857c923e6dea17d/nos/docs/180719_CEDelft.pdf CE Delft, 'Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?',

⁴¹ <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij> , Rli, 'Mainports voorbij; is de Nederlandse economie nog gebaat bij huidige mainportbeleid?', 2016

worden ingezet op strikte en ambitieuze milieudoelen voor de luchtvaart, moet voor een ticket de werkelijke prijs worden betaald en moet de subsidie op kerosine worden stopgezet.

5. Discussiepunten: vanuit welke provinciale rol kunnen we op Schiphol inspelen?

Graag gaan wij met de Statencommissies in discussie over onderstaande punten.

1. Er komt geen besluit tot groei van het aantal vliegbewegingen Schiphol totdat duidelijk is dat groei géén gezondheidsrisico's (ultra)fijnstof voor omwonenden betekent (RIVM).
2. Als het aantal vliegbewegingen Schiphol groeit, dan kunnen er geen woningen meer gebouwd worden in de al overbelaste omgeving van Schiphol.
3. Als treinen korte vluchten overnemen (tot in ieder geval 750 km), dan leiden deze tot minder vluchten.
4. De grenzen van overlast van Schiphol zijn bereikt.
5. De hub-functie van Schiphol kan behouden blijven, maar dan wel een intelligente: door allereerst de cruciale verbindingen voor het vestigingsklimaat te bepalen (Rli 2016 en 2019); dáárop selectief in te zetten; een versnelde afbouw van Europese vluchten bewerkstelligen (investeren in netwerk van snelle treinen - dus toevoer naar Schiphol via treinen); investeren in slimme combinaties van vestigingsfactoren als intercontinentale bereikbaarheid, gecombineerd met factoren als het opleidingsniveau van de bevolking, kennisinstituten, digitale verbindingen en een aantrekkelijke leefomgeving. Dit zal leiden tot volumekrimp.
6. Geluidhinder moet worden gemeten in plaats van berekend; het normenstelsel moet begrijpelijk zijn en normen moeten door de overheid worden gehandhaafd.
7. De provincie zet door middel van verandering van het grondgebruik (zonneakkers in de directe omgeving, in op het verminderen van ganzen rondom Schiphol (preventie) in plaats van jaar in jaar uit massaal doden van ganzen.
8. GS maakt samen met Schiphol en de agrariërs in de omgeving van Schiphol een plan om het gebied rondom de start- en landingsbanen binnen 5 jaar om te vormen tot zonneakkers. Dit kan onderdeel zijn van de huidige RES-plannen.
9. De provincie dient in BRS-verband een zienswijze over de ontwerp-Luchtvaartnota in, waarin zij een helder geluid laat horen ter bescherming van de leefomgeving van de burgers van Noord-Holland.
10. Deze input omvat in ieder geval dat er geen besluit tot groei van het aantal vliegbewegingen Schiphol komt, totdat duidelijk is dat groei géén gezondheidsrisico's (ultra)fijnstof voor omwonenden betekent (RIVM).
11. Deze input omvat ook:
 - dat voorgaand punt ook geldt met betrekking tot onderzoek naar gezondheidsrisico's luchtkwaliteit voor werknemers op Schiphol;
 - een uitspraak voor mínder vluchten en een intelligentere luchthaven als wezenlijk alternatief voor simpelweg volumegroei;
 - een drastische vermindering van het aantal nachtvluchten;
 - controleerbare en gemeten geluidsnormen en handhaving daarvan.