

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 05 augustus 2021

Datum GS-besluit : 31 augustus 2021

Vragen nr. 83

Vragen van **dhr. J.P. Hollebeek** (Partij voor de Dieren) over Groei Schiphol kost miljarden.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 5 augustus 2021 door het lid van Provinciale Staten, **dhr. J.P. Hollebeek** (Partij voor de Dieren), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Inleiding

De groei van Schiphol levert de Nederlandse economie geen geld op. Het leidt alleen maar tot extra kosten. Tot die conclusie komt onderzoeksbureau CE Delft in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) naar groei en krimp van Schiphol.^{1 2} Opdrachtgever van dit onderzoek is de gemeente Aalsmeer, nadat de complete gemeenteraad eind vorig jaar een motie van GroenLinks aannam waarin het collegebestuur werd gevraagd onderzoek te laten doen naar de economische effecten van groei én krimp van Schiphol.^{3 4}

De uitkomsten van dit nieuwe rapport staan haaks op de groeiplannen in de Luchtvaartnota, waarmee het kabinet vorig jaar instemde. In de zienswijze die ingediend is door de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) waar de provincie voorzitter van is, heeft de provincie zich niet expliciet uitgesproken tegen groei. In die plannen is ruimte voor groei van Schiphol tot 540.000 starts en landingen. 40.000 meer dan nu.

Groei van Schiphol leidt tot een welvaartsverlies van miljarden euro's. Tevens stelt het rapport dat het niet mogelijk is om alleen op basis van de *omvang* van het bestemmingsnetwerk een uitspraak te doen over de effecten van groei of krimp van Schiphol; ook de *kwaliteit* van het bestemmingsnetwerk speelt een belangrijke rol.

Een belangrijke verklaring hiervoor zijn de hoge kosten voor klimaatmaatregelen. Zo leidt groei van Schiphol tot meer uitstoot en grotere klimaateffecten. Daardoor nemen de kosten om de uitstoot terug te dringen toe. Andere sectoren zullen dan meer en duurdere maatregelen moeten

¹ CE Delft, 12 juli 2021, Nieuwsbericht [Verdere groei Schiphol leidt tot welvaartsverlies in Nederland - CE Delft](#)

² [MKBA groei en krimp Schiphol. Analyse van groei en krimp voor welvaart van Nederland en de Schipholregio - CE Delft](#), juni 2021

³ EenVandaag, 12 juli 2021, [Economie groeit niet door uitbreiding Schiphol, het kost alleen maar geld: nieuw onderzoek legt bom onder plannen - EenVandaag \(avrotros.nl\)](#)

⁴ [MOTIE: Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse vliegverkeer Schiphol | GroenLinks](#)

nemen. Ook gezondheidsschade voor omwonenden – geluidsoverlast en luchtvervuiling – zijn onderdeel van de MKBA.

Denkbeelden dat ‘groei cruciaal is voor het behoud van een gunstig vestigingsklimaat en werkgelegenheid’ worden in het rapport in twijfel getrokken. De Schiphol-regio draait op volle toeren en de werkloosheid is laag. Als Schiphol verder groeit, gaat dat ten koste van groei en werkgelegenheid in andere sectoren.

INLEIDING ANTWOORDEN

Er zijn verschillende onderzoeken over de toegevoegde waarde van Schiphol.^{5 6} De gemene deler is dat luchtvaart wel degelijk een belangrijke bijdrage levert aan het vestigingsklimaat, maar dat het moeilijk is hier een bedrag aan te koppelen. Daarnaast is er sprake van meerdere vestigingsfactoren die naar gelang het bedrijf en de sector een verschillend gewicht kennen.

Een belangrijke vestigingsvoorwaarde is de kwaliteit van de leefomgeving. Het één (connectiviteit) mag dus niet ten koste gaan van het ander (leefomgeving).

De meerwaarde voor de Nederlandse samenleving zit in de connectiviteit die luchtvaart faciliteert. Een aspect dat ook onderdeel uitmaakt van de bredere welzijnsdefinitie.

Of luchtvaart nog verder kan en mag groeien moet vanuit het bredere maatschappelijke belang worden beschouwd en worden afgezet tegen enkele andere grote maatschappelijke opgaven zoals de klimaatverandering. Deze zijn ook voor luchtvaart steeds scherper kader stellend. Iets wat in de luchtvaartnota door het kabinet ook expliciet is onderkent “De huidige aanpak binnen de luchtvaart zal in de toekomst niet meer toereikend genoeg zijn om te voldoen aan de eisen, die worden gesteld door de maatschappij met oog op mens en klimaat. Het is hierbij belangrijk om niet alleen de CO₂-uitstoot mee te nemen, maar de vervuiling in een breder perspectief te bekijken.”

“De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd.”

Namens de BRS, waar de provincie voorzitter van is, hebben we ons in een zienswijze juist hard gemaakt richting het Rijk om scherper te zijn over de randvoorwaarden die aan verdere ontwikkeling moeten worden gesteld. Daar gaat de nota niet op in. Inmiddels is de Green Deal in Europa vastgesteld en ligt er een klimaatwet voor die scherpe kaders stelt ten aanzien van CO₂ reductie. Ook voor luchtvaart.

Er ligt op dit moment geen groeibesluit voor Schiphol voor. De focus ligt juist op de randvoorwaarden die vanuit milieu- en gezondheid aan verdere ontwikkeling van luchtvaart en de luchthaven moeten worden gesteld.

⁵ [Critical Review - Schiphol en de Nederlandse economie - Omgevingsraad Schiphol](#)

⁶ [Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden? - CE Delft](#)

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

1. **Onderschrijven Gedeputeerde Staten de conclusie van de onderzoekers dat de gevonden positieve en negatieve saldo's in de analyse robuust zijn en daarmee dus groei van Schiphol slecht kan zijn voor de welvaart van Nederland? Zo ja, wat is uw oordeel daarover en wat zouden de consequenties moeten zijn? Zo nee, op welke manier zijn de saldo's niet robuust?**

Antwoord 1:

Nee. Wij willen juist voorkomen dat we in een methodologische discussie over de MKBA belanden. Zie hierover bij de inleiding ook de critical review die in 2018 over dit thema is georganiseerd.

Zo is er specifiek rond dit onderzoek discussie over het onderwaarden van het economisch verlies door het weggevalen van verbindingen, waar ook in de regio geen alternatieven voor terugkomen. Ook staat het op enkele onderdelen op gespannen voet met de door IenW vastgestelde richtlijnen voor een MKBA luchthavens.

De rode draad in alle onderzoeken is dat connectiviteit wel degelijk een vestigingsvoorwaarde is maar dat daarnaast nog vele andere factoren een rol spelen. Of en hoeverre de connectiviteit leidend is verschilt per bedrijf en sector. Uiteindelijk gaat het om een mix aan factoren waaronder ook de kwaliteit van de leefomgeving maar ook welzijn. Connectiviteit is ook voor de bredere welzijnsdefinitie een factor (familiebezoek, reizen).

2. **Onderschrijven Gedeputeerde Staten dat de bevindingen uit de MKBA in grote lijnen in overeenkomst zijn met het rapport uit 2016 van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur genaamd 'Mainports Voorbij'⁷, dat al concludeerde dat Schiphol geen bovengemiddeld economische waarde toevoeging kende en het streven naar automatische volumegroei achterhaald is?**

Antwoord 2:

Nee. Het rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) is geen MKBA en kent een andere onderzoeksvraag.

In aanvulling op het antwoord onder één, luchtvaart is geen doel op zich maar een middel om de connectiviteit vorm te geven. De vraag is hoe we dat op een duurzame manier kunnen vormgeven, ter land, ter zee en in de lucht.

3. **Bent u, gegeven deze nieuwe informatie, bereid tijdig richting het Rijk te pleiten tegen verdere groei van Schiphol, en tegen overloop van vluchten van Schiphol naar vliegveld Lelystad? De Kamer heeft immers de Luchtvaartnota over groei van de luchtvaart controversieel verklaard en kan nog anders besluiten.**

Antwoord 3:

Nee. Dat is een Rijksbevoegdheid. Gegeven de druk van luchtvaart op de leefomgeving en het klimaat worden de milieu- en gezondheidsaspecten waarbinnen de luchtvaart zich

⁷ [Mainports voorbij | Raad voor de leefomgeving en infrastructuur \(rli.nl\)](https://www.rli.nl/publicaties/rapporten/2016/mainports-voorbij)

moet blijven ontwikkelen leidend. Wat de BRS betreft is het evident dat daarbij op alle emissies een scherpe reductie gerealiseerd moet worden. Voor CO2 is die lijn al ingezet in de Green Deal en de Europese klimaatwet die nu voor ligt. Wij pleiten daarbij voor sturing op scherpe normen. De aantallen zijn daar een afgeleide van en het hangt af van de innovatie die de sector weet te realiseren.

- 4. Het onderzoeksrapport gaat ook in op de woningbouwopgave in de omliggende gemeenten van Schiphol. Het krimpalternatief in het rapport levert op dit punt een positief effect op voor het MKBA-saldo, zodat er meer woningbouw mogelijk is. Wordt het rapport meegenomen in de discussie waar woningbouw wenselijk is? Ook nu zelfs KLM zich uitspreekt tegen woningbouw in de nabijheid van Schiphol in verband met overlast.⁸**

Antwoord 4:

Nee. De programmering van de verstedelijkingsopgave ligt buiten het huidige beperkingengebied van Schiphol. Daarnaast is luchtvaartgeluid slechts één van de factoren die een rol spelen in de weging voor een geschikt woon- en leefklimaat op een specifieke locatie. Het is dus niet gezegd dat de 'vrijgevallen' ruimte geschikt is voor woningbouw. Tot slot zijn er nog discussies over het aanscherpen van de afwegingsgrens voor luchtvaartgeluid.

- 5. Wordt het rapport ook besproken in het interbestuurlijk overleg, tussen gemeenten en provincies, zoals in het MRA, IPO en BRS? Zo ja: op welke termijn? Zo nee: waarom niet?**

Antwoord 5:

Dat is nu niet specifiek geagendeerd. Maar het maakt natuurlijk wel onderdeel uit van het bredere gesprek binnen de BRS over het belang van luchtvaart voor welvaart en welzijn. Waarbij het gaat om de combinatie van beide maatschappelijke belangen; het vormgeven van duurzame connectiviteit én het bevorderen van een gezonde leefomgeving. Beide zijn relevante vestigingsfactoren.

- 6. In de Technische briefing Schiphol (commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid, maart 2021) werd benoemd dat 'duurzame connectiviteit' van de Schipholregio van belang is, met als vragen:**

- welke verbindingen zijn voor onze regio van economisch of maatschappelijk belang?
- en hoe richt je dat op een duurzame manier in, verdeeld over weg, spoor, water en luchtvaart?

Zijn deze vragen al beantwoord? Zo nee, waarom niet en wanneer gaat dat gebeuren? Zo ja, hoe luiden de antwoorden en worden deze meegenomen in het beleid van de provincie?

Antwoord 6:

Nee. Deze vragen staan nog steeds overeind. Feitelijk is dit natuurlijk aan het Rijk als bevoegd gezag om dit inzichtelijk te maken als grondslag voor de te maken keuzes bij de uitwerking van de bredere nationale mobiliteitsagenda en de luchtvaartnota. Dat vraagt om

⁸ [KLM tegen nieuwe woonwijk: 10.000 klagers erbij | Financieel | Telegraaf.nl](#)

een beleidskader netwerkqualiteit waarin alle modaliteiten in onderlinge samenhang worden afgewogen. Hier hebben we als BRS in onze zienswijze ook om gevraagd. Ook natuur en milieu pleit voor een dergelijke analyse, [Een-nieuw-toekomstbeeld-voor-luchtvaart.pdf \(natuurenmilieu.nl\)](#).

Als provincie laten we samen met de gemeente Amsterdam ondertussen wel onderzoek doen om zelf meer zicht te krijgen op de connectiviteitsbehoefte van de MRA.

7. Zijn Gedeputeerde Staten bereid actief te pleiten voor een pas op de plaats wat betreft de groei van het aantal vluchtbewegingen op Schiphol nu economische argumenten nogmaals zijn weerlegd?

Antwoord 7:

Nee. Onze focus ligt op krimpende contouren voor milieu- en gezondheidsaspecten (alle emissies), aantallen volgen daaruit. Bij de uitwerking van het zogenaamde groeiverdienmodel van het Rijk pleiten wij dan ook voor scherpe kaderstelling en aansluiting bij de Europese Green Deal. Impact op de leefomgeving (contouren voor milieu- en gezondheidsaspecten) is dus het sturingsmechanisme, dat moet hoe dan ook worden teruggeschroefd. De ontwikkeling naar een duurzame luchthaven en luchtvaart moet binnen die context van krimpende contouren ingevuld worden.

8. De gezondheidsschade door ultrafijnstof is in dit onderzoek nog niet meegenomen, omdat daar nog onderzoek naar loopt. Recente onderzoeken wijzen op de mogelijkheid dat ultrafijnstof (PM_{0,1}) nog schadelijker is dan fijnstof (PM_{2,5}). Eind 2021 worden de resultaten verwacht van het RIVM-onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer rond Schiphol.⁹ De maatschappelijke kosten van luchtvervuiling zouden dus nog wel eens veel hoger kunnen uitvallen. Hoe nemen Gedeputeerde Staten dat mee in haar standpunt over de groeiagenda van Schiphol?

Antwoord 8:

Er is geen groeiagenda maar een ontwikkelagenda, de luchthaven moet zich hoe dan ook ontwikkelen tot een duurzame luchthaven met duurzame luchtvaart. De hoeveelheid vluchten wordt wat ons betreft ingekaderd door milieu-/gezondheidsvereisten, waaronder (ultra)fijnstof zoals het RIVM nu onderzoekt.

9. Zijn Gedeputeerde Staten bereid om scherper stelling te nemen tegen groei van Schiphol, nu herhaaldelijk is aangetoond dat dit niet per definitie een positieve bijdrage aan de economie levert?

Antwoord 9:

De conclusie die in diverse rapporten wordt geschetst ligt veel genuanceerder. Gedeputeerde Staten zijn daarom niet bereid scherper stelling te nemen tegen de groei van Schiphol. Er is wel degelijk een relatie tussen vestigingsvoorwaarde en connectiviteit. Die is alleen slecht te kwantificeren. Welke connectiviteitsbehoefte is er, hoe kunnen we

⁹ [Ultrafijn stof rondom Schiphol heeft effect op gezondheid | RIVM](#)

die zo duurzaam mogelijk faciliteren en wat is daarbinnen de rol van luchtvaart?
Niet alles kan, maar dan moeten we als samenleving ook scherp zijn in welk type mobiliteit we wel/niet willen faciliteren. Daarnaast zien we ook interessante duurzame oplossingen die juist fijnmazig point to point verbindingen kunnen faciliteren. Een scherper beeld op de te wensen connectiviteit en daar op sturen lijkt dan ook een beter vertrekpunt.