

## Suggesties reactie op internetconsultatie Omgevingsraad Schiphol

### Vraag 1. Ontwikkeling Schiphol na 2020

*Schiphol heeft afgelopen jaren het afgesproken plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen (optelsom van starts en landingen) bereikt. Tot en met 2020 mag Schiphol niet verder groeien qua vliegtuigbewegingen. In haar advies zal de Omgevingsraad Schiphol (voorheen Alderstafel) ingaan op zaken die te maken hebben met de vraag of en zo ja in welke omvang Schiphol in de jaren daarna weer mag groeien.*

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

*Mogelijke reactie:*

- Schiphol moet zich kunnen blijven ontwikkelen, maar niet ongecontroleerd. Als de capaciteit objectief, transparant en zonder te discrimineren aan de markt wordt aangeboden, kan de luchtvaart blijven groeien in het belang van economie, werkgelegenheid en mobiliteit.
- Schaarste op Schiphol heeft een negatief effect op reizigers. Ze gaan meer betalen voor hun tickets, zijn mogelijk langer onderweg en hebben minder keuzes ten aanzien van vluchttijden dan in een situatie zonder regels over capaciteit.
- Uiteraard moet er rekening worden gehouden met de omgevings- en duurzaamheidseffecten gezien alle vormen van overlast die gemoed gaan met groei. De lusten moeten opwegen tegen de lasten.
- Duurzamer en stiller vliegen moet worden gestimuleerd. Voorbeelden hiervan zijn luchtvaartmaatschappijen als easyJet en hun ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen, TUI met hun duurzame en stille vloot d.m.v. de 737 MAX en KLM met de ontwikkelingen op het gebied van bio-kerosine. Stimuleer dit in plaats van alleen belasten en beperken; dat is de dood in de pot.

### Vraag 2. Selectieve ontwikkeling van Schiphol

*De beschikbare ruimte voor vliegtuigbewegingen op Schiphol is beperkt. Schiphol is de enige luchthaven in Nederland die intercontinentaal verkeer kan afhandelen. Het kabinet wil ruimte op Schiphol voor intercontinentaal vliegverkeer vanwege het economische belang. Er is daarom ruimte gereserveerd voor het vakantieverkeer op regionale vliegvelden. De ruimte die daarmee op Schiphol vrijkomt wordt benut om de kwaliteit van het intercontinentale netwerk van Schiphol te versterken.*

#### **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?*

*Mogelijke reactie:*

- Schiphol is niet de enige luchthaven die intercontinentaal verkeer kan afhandelen. De luchthaven Eindhoven zou bijvoorbeeld ook kunnen, maar wettelijke regels en de gevoerde lobby maken dit echter onmogelijk.
  - Het scheiden van capaciteit o.b.v. businessmodel in zakelijk-, vracht- en leisure verkeer is een achterhaald concept. Leisure verkeer is niet alleen chartervervoer. Leisure passagiers reizen op vakantie op lijndienstvluchten en zitten naast zakenreizigers. Leisure is ook familiebezoek.
  - Scheiden van vervoer betekent dat men voor vakantie veel verder moet reizen bijv. naar Eindhoven of Lelystad. Dit is inefficiënt en niet duurzaam.
  - Te gemakkelijk wordt gezegd dat zakelijk verkeer belangrijker is dan vakantieverkeer. Onderzoeksinstituut SEO heeft het tegendeel bewezen en liet zien dat leisure per vlucht meer bijdraagt dan transfer per vlucht. Onderzoek van ANVR en ABN Amro heeft bewezen dat vakantievervoer belangrijk bijdraagt aan de Nederlandse economie.

- Vorig jaar werd 1,3% van de capaciteit van Schiphol niet gebruikt. Dat is gelijk aan 63% van de totale capaciteit van Lelystad. Waarom blijft dit onbenut?
- Vliegen vanaf Lelystad i.p.v. Schiphol is prima, maar doe het vrijwillig en ga geen airlines dwingen om weg te gaan van Schiphol. Dat werkt niet en is juridisch onhaalbaar.

### **Vraag 3. Intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol**

*Er zijn verschillende andere manieren om ruimte te maken voor intercontinentaal vliegverkeer (langeafstandsvluchten) 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**
- 4. Ziet u nog andere manieren om ruimte te maken voor intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol?**

*Mogelijke reactie:*

- Waarom wordt zo overduidelijk alle ruimte gegeven voor specifiek intercontinentaal vliegverkeer? Er zijn al 324 bestemmingen die rechtstreeks worden aangevlogen. Waarom moeten dat nog meer worden?
- De Nederlandse reiziger betaalt belastingen voor de capaciteit op Schiphol. Overstappers (transferpassagiers) betalen vrijwel niets. Zij betalen ook niet voor de infrastructuur. Dit is niet fair.
- Het vliegtuig vervangen waar de trein een alternatief is, moeten we stimuleren. Te gek voor woorden dat bestemmingen als Parijs, Londen en zelfs het nabije Brussel nog steeds worden aangevlogen. Er zijn zelfs een paar duizend vluchten tussen Amsterdam en steden als Brussel, Luxemburg en Düsseldorf.
- Laten we er beter over nadenken om het vliegtuig alleen in te zetten op bestemmingen waar trein, bus of auto geen goed alternatief is. Investeer ook in treinmaterieel, netwerk en infrastructuur.

### **Vraag 4. Economische betekenis**

*In het regeerakkoord heeft het kabinet aangegeven dat een goede luchthaven, Schiphol, belangrijk is voor de Nederlandse economie en de aantrekkelijkheid van Nederland voor bedrijven om zich te vestigen.*

**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?*

*Mogelijke reactie:*

- Geen enkele vlucht bestaat uitsluitend uit vakantiegangers of zakelijke reizigers. Vakantievervoer is noodzakelijk voor zakelijk vervoer. Zonder vakantievervoer zijn veel bestemmingen niet rendabel om op te vliegen.
- Daarnaast blijkt uit onderzoek in 2017 (ANVR/ABN AMRO) dat buitenlandse reizen (vakantie) 40.000 directe banen oplevert in Nederland. De directe bijdrage hiervan aan de Nederlandse economie is 7 miljard euro. Internationale overstappende passagiers brengen dit soort bedragen niet op.
- Er zijn nu al 324 rechtstreekse bestemmingen. Wij vragen ons af of een verdere uitbreiding naar 325 bestemmingen cruciaal is voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie.

- Maatschappijen met een directe focus op vakantieverkeer beschikken vaak over moderne, stille en zuinige vliegtuigen. Andere segmenten, zoals de vrachtsector, laten hierin een geheel ander beeld zien.

### **Vraag 5. Hinder**

*Het kabinet erkent dat vliegverkeer overlast kan veroorzaken voor omwonenden in de wijde omgeving van de luchthaven. De mate van overlast kan variëren.*

- 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?

*Mogelijke reactie:*

- Luchtvaart brengt veel voordelen met zich mee voor Nederlanders. Bovendien hebben velen onder ons hun baan te danken aan de luchtvaart en de reissector. Elk voordeel heeft zo zijn nadeel. In het geval van luchtvaart zijn de nadelen luchtvervuiling en geluidsoverlast. Op dat vlak moeten we onze verantwoordelijkheid nemen en zoeken naar oplossing.
- Schiphol ligt al jaren op dezelfde plek. Als je daar in de buurt gaat wonen, weet je dat er geluid van vliegtuigen is. Dat is een eigen keuze. Velen wonen er overigens met plezier. Niet elke bewoner is een klager.
- Je moet het aantal personen/huizen dat hinder ondervindt van de luchthaven zo beperkt mogelijk houden. Het is niet uit te leggen om te gaan bouwen op locaties waarvan men nu al weet dat daar een behoorlijke geluidsoverlast is/komt.
- Bestaande gehinderden worden geholpen: daaraan is in de afgelopen jaren al voor honderden miljoenen aan geluidsisolatie besteed.
- Wijs slots aan op basis van de geluidsuitstoot van vliegtuigen. Dit stimuleert luchtvaartmaatschappijen om te investeren in stillere en vaak schonere toestellen. Kortom, vermindering van hinder en groei in economische kansen.

### **Vraag 6. Informatie**

*Het geluid van vliegverkeer wordt momenteel berekend. Dit gebeurt met wettelijk vastgestelde rekenmethodes. Op basis hiervan wordt de omgeving van de luchthaven Schiphol geïnformeerd.*

- Welke rol ziet u voor geluidmetingen bij het informeren van de omgeving van luchthaven Schiphol?
- Welke andere manieren van informatievoorziening over geluid zou u nuttig vinden?

*Mogelijke reactie:*

- Metingen en berekeningen kunnen elkaar goed aanvullen. Berekenen doe je van tevoren en meten achteraf.
- Het gaat uiteindelijk om het combineren van lusten en lasten in de luchtvaart en niet om het aantal bewegingen. Als vliegen stiller wordt, kan er meer gevlogen worden.
- Laat hinder (in al haar vormen) de basis vormen voor selectiviteit en niet het soort bestemming of het businessmodel.

## Vraag 7. Nachtvluchten

*In de adviesaanvraag van het kabinet aan de Omgevingsraad Schiphol wordt verzocht om in te gaan op het aantal nachtvluchten. Schiphol is de enige luchthaven in Nederland waar nachtvluchten zijn toegestaan, onder meer voor het vervoer van vracht. Het aantal gerealiseerde nachtvluchten in het afgelopen jaar was ruim 32.000.*

- 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?

*Mogelijke reactie:*

- De (randen van de) nacht is nodig voor luchtvaartmaatschappijen om vroeg te vertrekken en laat te landen. Anders maken ze nooit voldoende vluchten en stijgt de prijs van vliegen onnodig, zeker bij vakantievluchten.
- We kunnen wel een nuance aanbrengen in de diepe nacht en avond/ochtend. Daarnaast zit er een groot verschil tussen vertrekkende en aankomende vliegtuigen waarbij de eerste categorie de geluidshinder veroorzaakt.
- Zou het geen idee zijn de luchthaven te sluiten tussen 02:00 en 05:00 uur voor vertrekkende vluchten?
- Wees selectief in de nacht. Stille vliegtuigen moeten voorrang krijgen op lawaaiige toestellen.

## Vraag 8. Wonen nabij Schiphol

*Wonen in de nabijheid van Schiphol kan hinder opleveren. Tegelijkertijd is er een grote vraag naar woningen in de omgeving van Schiphol. Gezocht wordt naar mogelijkheden om de luchthavenfunctie te combineren met de woonfunctie.*

- 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?

*Mogelijke reactie:*

- Wonen rondom Schiphol kan prima samengaan met vliegen, maar niet als nieuwe inwoners de gehinderden van morgen worden. De luchthaven ligt er tenslotte al alvorens zij besluiten er te gaan wonen. Er is geen sprake van onwetendheid.
- Het is vreemd als nieuwe bewoners besluiten in de buurt van Schiphol te gaan wonen en vervolgens beginnen te klagen. Laat nieuwe bewoners een convenant o.i.d. tekenen waarbij ze afzien van klachten tegen Schiphol. Laat de woningmarkt haar werk doen; als mensen vlakbij Schiphol willen wonen is het blijkbaar interessant qua locatie, prijs en hinder.
- De nieuwste toestellen zijn veel stiller en schoner en zullen op termijn wonen vlakbij/rondom Schiphol mogelijk maken.

## Vraag 9. CO2-uitstoot, luchtkwaliteit en ultrafijnstof

*Vliegverkeer zorgt voor uitstoot van CO2, een broeikasgas dat bijdraagt aan de opwarming van de*

*aarde. De opwarming van de aarde zorgt voor klimaatverandering. Daarnaast heeft vliegverkeer effect op de luchtkwaliteit. De invloed van ultrafijnstof van vliegtuigen wordt op dit moment onderzocht.*

- In hoeverre verdient CO<sub>2</sub>-uitstoot een plaats in het advies van de Omgevingsraad Schiphol over de toekomstontwikkeling van Schiphol?
- Wat kan er volgens u worden gedaan om de CO<sub>2</sub>-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?

*Mogelijke reactie:*

- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om nieuwe, schone vliegtuigen te kopen. Voer heffingen in voor airlines die dit niet doen.
- Onderzoek naar nieuwe technologieën, biobrandstof en elektrisch vliegen moet worden aangemoedigd. Gebruik hiervoor de opbrengst van de vliegbelasting.
- Zodra een vliegtuig opstijgt, is men vaak in 5-10 minuten buiten Nederland. Luchtvaart is een activiteit die over lands- en continentgrenzen heen moet worden gereguleerd; je kan dit niet nationaal regelen. Dus een globaal systeem om CO<sub>2</sub>-emissies te compenseren. De basis hiervoor ligt bij CORSIA en ETS (systemen van VN en EU). Een nationale taks is daarmee dubbel, onzinnig en onnodig.
- De belasting op luchtvaart wordt niet herinvesteerd in de luchtvaartsector. Weer een belasting op een product waarbij de opbrengst niet wordt gebruikt vóór dat product. Laat belasting betalen voor elke vliegbeweging en zet vervolgens die belasting in om luchtvaart te innoveren en te verduurzamen.
- Voor de komende jaren zitten we in een transitiefase waarin we stimuleren om CO<sub>2</sub> offsetting (Compenseren elders op aarde) vrijwillig of inclusief in de prijs aan te bieden. Op langer termijn is het van belang ons meer te richten op insetting (het compenseren van de eigen keten).

## **Vraag 10. Opmerkingen of suggesties**

*De Omgevingsraad Schiphol werkt op dit moment naar aanleiding van twee adviesaanvragen van het kabinet aan één gebundeld advies over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. De bedoeling is dat dit advies nog voor het einde van dit kalenderjaar aan het kabinet wordt aangeboden.*

- 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?**

*Mogelijke reactie:*

- Waarom zijn zoveel bewonersgroepen en politici betrokken bij de Alderstafel, maar waarom zitten niet de groepen aan tafel die gebruikmaken van de airport, zoals vakantie- en zakenreizigers?
  - Waarom mogen omwonenden wél meepraten over Schiphol maar géén reizigers en géén partijen die reizigers adviseren zoals reisbureaus, touroperators, zakenreisplanners, e.d.?
- De Alderstafel is op dit punt zeer onevenwichtig.
- Het is goed om met elkaar afspraken te maken voor de lange termijn, maar wel de flexibiliteit te behouden om mee te bewegen met veranderingen gedurende het traject. De Alderstafel heeft laten zien dat afspraken uit 2008 echt niet meer passen in de wereld van nu waarbij het schadelijk kan zijn als we vasthouden aan een achterhaalde werkelijkheid.