

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 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?

Antwoord

- De komende decennia is het onverantwoord om de omvang van het aantal vliegbewegingen op Schiphol toe te laten nemen. Een krimp van het aantal vliegbewegingen is noodzakelijk om een gezonde leefomgeving na te streven.
- Groei van Schiphol bedreigt de volksgezondheid omdat omwonenden overdag en 's nachts steeds vaker door het aanzwellende en weer wegstervende geluid van vliegtuigen gehinderd worden en omdat de uitstoot van (ultra) fijnstof en andere schadelijke stoffen toenemen. In 2016 ervoeren 198.000 omwonenden ernstige geluidsoverlast van het vliegverkeer van en naar Schiphol. Schiphol zelf rapporteerde 138.000 ernstig gehinderden; anderhalf keer minder. Ook was de ervaren slaapverstoring in 2016 in werkelijkheid naar schatting 2 keer zo hoog als door Schiphol berekend: plusminus 40.000 in plaats van 19.500. Dat blijkt uit een nieuwe analyse van Hinderbelevingsonderzoeken van GGD's rondom Schiphol, door de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland.
- Groei van Schiphol doet ernstige afbreuk aan de grote offers die van bedrijven en burgers worden gevraagd om de CO₂-uitstoot terug te dringen, omdat kerosine voor onbepaalde tijd de belangrijkste brandstof voor vliegtuigen blijft.
- Groei van luchtvaart maakt de Nederlandse economie nog meer van fossiele brandstoffen afhankelijk, wat gezien de steeds alarmerende berichtgeving over de ophanden zijnde klimaatverandering onze economie kwetsbaar maakt.

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?

Antwoord

Uitplaatsing van vakantieverkeer naar regionale luchthavens bevordert niet alleen de groei van het vakantieverkeer, maar ook die van intercontinentaal verkeer, waardoor onze economie nog meer van fossiele brandstoffen afhankelijk wordt.

De ruimte die ontstaat door vliegverkeer te laten verzorgen door regionale vliegvelden moet terug gegeven worden aan de bevolking en natuur en niet voor intercontinentaal

vliegverkeer. Het is kwart over twaalf. De leefomgeving (minder geluid en minder fijnstof) kan alleen worden verbeterd door krimp van het vliegverkeer.

Vraag 3. Intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol

Er zijn verschillende andere manieren om ruimte te maken voor intercontinentaal vliegverkeer (lange-afstandsvluchten) op Schiphol.

3.1 Wat vindt u van: Hogesnelheidstrein met bijbehorend hogesnelheidsnetwerk uitbreiden

Antwoord

Aansluiting van het Nederlandse spoorwegnet op het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen kan een goede manier zijn om het aantal vluchten op Schiphol terug te dringen. Maar het is voor het klimaat zeer slecht om de vrijgevallen slots voor intercontinentaal vliegverkeer aan te gaan wenden. Korte vluchten met kleine toestellen worden dan immers vervangen door lange vluchten met grote toestellen.

Je hoeft consumenten geen dingen onder de reële prijs aan te bieden. Dat gebeurt nu wel. Daarom is vliegen naar Parijs goedkoper dan met de trein?

3.2 Wat vindt u van: Concurrerende ticketprijzen? Vliegen duurder, treinen goedkoper?

Antwoord

Duurzaam vervoer belonen met lagere ticketprijzen en schadelijk vervoer ontmoedigen met hogere ticketprijzen is een krachtige manier om de volksgezondheid, het klimaat en zelfs de economie een dienst te bewijzen. Geld is nog altijd de meest effectieve prikkel om mensen tot een ander gedrag aan te zetten.

Verder moet er een besef komen dat vliegen niet meer vanzelfsprekend is en dat het niet bijdraagt aan een gelukkiger leven. Vakantie in eigen land kan net zo leuk zijn. Het hele vliegverkeer moet grondig worden hervormd. Dat je voor een tientje naar Barcelona kunt vliegen is onbegrijpelijk en idoot.

Kerosine moet worden belast. Geef vliegtickets een reële prijs. Kijk naar de vervuiling en bereken de kosten die nodig zijn om de vervuiling terug te dringen.

Als je het vliegen goedkoop aanbiedt, willen mensen het. Dat is begrijpelijk. Maar de overheid die zou moeten zeggen: **er zijn meer belangen dan alleen goedkoop vliegen. Milieu, overlast voor omwonenden, arbeidscondities voor werknemers van luchtvaartmaatschappijen. Het is de taak van de overheid om ook die andere belangen in ogenschouw te nemen.** Dat doen ze nu niet.

3.3 Wat vindt u van: Ontmoedigen van vliegen over korte afstanden?

Antwoord

Het ontmoedigen van vliegen over korte afstanden, zeker die voor louter en alleen recreatieve doeleinden, is goed voor de volksgezondheid, het klimaat en zelfs de economie, mits er geen transitie plaatsvindt naar langere vluchten met grote toestellen. De vraag is wel: wat wordt bedoeld onder 'korte afstanden'?

Alles moet in werking worden gesteld om groei tegen te gaan. Oude onderzoeken zouden heroverwogen moeten worden. Daarna moet een nieuw limiet worden vastgesteld.

3.4 Ziet u nog andere manieren om ruimte te maken voor intercontinentaal vliegverkeer op Schiphol?

Antwoord

Nee, uitbreiding van intercontinentaal vliegverkeer is niet goed voor het klimaat en op termijn ook niet voor de economie. Het is veel beter om na te gaan welke voordelen aan een stop op de groei van het vliegverkeer kleven, dan door te gaan met de oude gedachte dat groei per definitie "goed" is. De wereld om ons heen is aan het veranderen en daar moet nu op geanticipeerd worden!

Het is bekend dat veel besluiten over groei van Schiphol niet eerlijk is verlopen. Dat zal moeten worden herzien.

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?

Antwoord

Schiphol behoort met 326 bestemmingen tot de best verbonden luchthavens ter wereld; deze sterke positie is nog jarenlang meer dan voldoende om het internationaal opererende bedrijfsleven te faciliteren.

Ik denk dat er een goed verdienmodel zit door te streven naar de meest milieu-vriendelijke luchthaven van de wereld te worden

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.

5.1 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?

Antwoord

De vraagstelling is bijzonder. Het kabinet erkent dat vliegverkeer overlast **kan** veroorzaken. Nee het veroorzaakt grote overlast en de overheid vindt het kapitaal en de economische groei belangrijker.

De overlast van Schiphol spreid zich steeds verder over ons land uit. Hier moet een einde aan komen, omdat bewoners zich niet tegen deze gezondheid bedreigende ontwikkeling kunnen beschermen en verhuizen vaak niet meer een optie is.

5.2 Aan welke maatregelen denkt u om de geluidsoverlast te beperken?

Antwoord

De meeste voor de hand liggende maatregelen zijn:

- Minder vliegbewegingen;
- Starts en landingen zo stijl mogelijk uitvoeren om onnodig laag vliegen te voorkomen.
- Bewoonde gebieden zoveel mogelijk vermijden.
- Vliegveld in zee, mits dit niet tot groei van de luchtvaart leidt.

5.3 Aan welke maatregelen denkt u om andere mogelijke gezondheidsschade tegen te gaan?

Antwoord

Schonere brandstof om de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals (ultra)fijnstof, tegen te gaan.

5.4 Wat vindt u ervan om bewoners in bepaalde omstandigheden te helpen om te kunnen verhuizen? Aan welke omstandigheden en welke hulp denkt u dan?

Antwoord

Omdat de vervuiler hoort te betalen, moeten bewoners die van Schiphol overlast hebben en daarom voor hun gezondheid moeten verhuizen, volledig schadeloos gesteld worden.

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.

Geluid kan ook worden gemeten. Welke rol zie u voor geluidmetingen in het informeren van de omgeving van de luchthaven Schiphol?

Welke andere manieren van informatievoorziening over geluid zou u nuttig vinden?

Antwoord

Geluid moet ook gemeten worden om te zien of de vliegtuigen meer geluid hebben gemaakt dan verwacht. En als dat zo is, moeten er maatregelen genomen worden om het geluid terug te dringen. Niet alleen de hoeveelheid geluid is van belang, maar ook het aantal keren dat er een vliegtuig te horen is.

Verder is ook sprake van emotionele beleving van geluid en het ontbreken van stilte. Hier wordt niet bij stil gestaan. Het is goed om hinder te kwantificeren middels berekenen en meten. Maar er moet ook een emotionele meting komen.

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.

7.1 Vindt u dat het aantal nachtvluchten op Schiphol na 2020 moet verminderen, gelijk moet blijven of mag toenemen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord

Geen nachtvluchten meer over woonkernen. Het is bewezen dat slaapverstoring de gezondheid ernstig bedreigt, zelfs bij personen die menen 's nachts niet in hun slaap gestoord te zijn. In navolging van luchthaven Frankfurt zou Schiphol 's nachts gesloten moeten worden.

7.2 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?

Antwoord

Neen, nachtvluchten moeten geheel verdwijnen. Verder is de definitie van 'nacht' door Schiphol betrekkelijk. Dat ligt tussen 23:00 en 4:00/5:00 uur

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.

8.1 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?

Antwoord

Wonen is schaars en erg duur. De woningen zouden zeer goed geïsoleerd moeten worden. Wonen is mogelijk als vliegtuighinder afneemt. Verder moet duidelijkheid

komen over de gezondheidsrisico's. Ik wil weten aan welke risico's ik mijn kinderen bloot stel.

Bouwen in de buurt van Schiphol brengt de volksgezondheid ernstige schade toe. Door de schaarste aan woningen in de Randstad hebben woningzoekenden onvoldoende mogelijkheden om ergens te gaan wonen waar ze geen last van vliegtuigen hebben.

8.2 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?

Antwoord

Vlieghinder is ernstiger dan de overlast van trein- of wegverkeer, omdat het veel moeilijker is om iets tegen de overlast van vliegtuigen te doen. De meeste mensen kunnen het zich niet veroorloven om ergens te gaan wonen waar het nog wel stil is. Vliegroutes kunnen bovendien van de ene op de andere dag verlegd worden en omwonenden kunnen daar bij het kiezen van een woonplaats op geen enkele manier rekening mee houden.

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.

9.1 In hoeverre verdient CO₂-uitstoot een plaats in het advies van de Omgevingsraad Schiphol over de toekomstontwikkeling van Schiphol?

Antwoord

Alle bedrijven en burgers in Nederland zullen de komende jaren grote inspanningen moeten leveren om hun CO₂-uitstoot drastisch te beperken. Voor luchtvaart mag geen uitzondering worden gemaakt, omdat anders veel van die inspanningen te niet worden gedaan. Daarom zal dit een belangrijk punt in het advies over de ontwikkeling van Schiphol moeten zijn.

9.2 Wat kan er volgens u worden gedaan om de CO₂-uitstoot als gevolg van het vliegverkeer te verminderen?

Antwoord

Zolang vliegtuigen niet klimaat neutraal zijn, kan de uitstoot alleen teruggebracht worden door de omvang van de luchtvaart te verkleinen.

9.3 Wat kan er volgens u worden gedaan om een negatief effect van vliegverkeer op de luchtkwaliteit te verminderen dan wel te compenseren?

Antwoord

Om te beginnen zou Schiphol niet meer mogen groeien totdat vliegtuigen nagenoeg klimaatneutraal zijn en nauwelijks meer geluid maken. Compenseren van schadelijke emissies zoals (ultra)fijnstof kan niet. Beter zou zijn om het aantal vliegbewegingen te beperken.

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?

Antwoord

Als het om de ontwikkeling van Schiphol gaat, wordt deze altijd eenzijdig belicht vanuit de vraag hoe Schiphol verder kan groeien. Juist daarom zou het erg nuttig en verhelderd zijn als hiervan wordt afgeweken en er naar de kansen gekeken worden die een stop op de groei van Schiphol bieden. De Nederlandse economie wordt minder van fossiele brandstoffen afhankelijk, alle verbeteringen aan vliegtuigen komen voor de volle 100% aan de omwonenden van Schiphol en aan het klimaat toe. Vliegen wordt duurder, waardoor low budget toeristen ontmoedigd worden om Nederland nog langer te overspoelen en korte, veelvuldige vluchten voor recreatie worden minder aantrekkelijk. Dit zijn maar een paar voorbeelden van voordelen die verder uitgewerkt kunnen worden.

Verder is het onderzoek zeer complex voor een normale bewoner die gewoon veel hinder (geluid, stank, zwarte aanslag en gezondheid) heeft van vliegtuigen. Ik wil gewoon minder overlast. Ik wordt gek van voortdurend geluid. Ik kan leven met enige overlast maar niet met voortdurende overlast.