



Aan: De leden van de raadscommissie Financiën, Kunst en Diversiteit
Datum: 12 december 2023
Portefeuille: Wethouder Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder: Hester van Buren
Behandeld door: EZC en R&D
Onderwerp: Positiebepaling Schiphol

Geachte leden van de gemeenteraad,

Schiphol is bijna dagelijks in het nieuws. Als college, maar ook in de raad en commissie spreken we regelmatig over de luchthaven. En niet voor niets. Schiphol is namelijk belangrijk voor de stad, voor de regio en voor het land. De luchthaven zorgt voor een enorme werkgelegenheid: ongeveer 4,4% van de werkgelegenheid van de Metropoolregio Amsterdam, waarvan zo'n 16% Amsterdammer is. Als vierde grootste luchthaven van Europa is het voor onze stad en het land een toegangspoort naar de wereld. Schiphol is een economische motor en belangrijk voor de (economische) ontwikkeling van de regio.

Maar Schiphol is niet alleen belangrijk vanwege de banen en de economie, maar ook belangrijk om andere redenen: de duurzame transitie, leefbaarheid, gezondheid van omwonenden en de werknemers, een betere natuur en milieu. Op weg naar een groene(re) toekomst, een leefbare en duurzame stad en regio is de luchthaven onmisbaar.

De ontwikkeling van Schiphol stond lange tijd in het teken van groei: de fysieke groei van de luchthaven, de groei van het aantal vluchten, overslag en passagiers. Die groei staat al langere tijd in contrast met wat omwonenden en natuurorganisaties willen. Doorgaan op dezelfde voet, of zelfs uitbreiden en groeien, kan niet meer. Er is een groeiende woningbehoefte en de ruimtelijke inpassing van een grote luchthaven met een navenant aantal vliegbewegingen, wordt steeds ingewikkelder. Dit gaat ten koste van de leefomgeving van de regio Schiphol. De kwaliteit van leven van haar inwoners en de natuurontwikkeling staat onder druk. Daarmee staat de brede welvaart die dit college voorstaat onder druk.

Dit vraagt om een nieuwe blik en standpuntbepaling op hoe dit college naar de toekomst van Schiphol kijkt. In het huidige coalitieakkoord werd al opgenomen dat de collegepartijen tegen groei zijn en dat zij vinden dat wonen, een gezonde werkomgeving, en duurzaamheid altijd boven vliegen gaan. Het college wil dat uitgangspunt verder vormgeven en wil dat samen met de luchthaven doen, met nadrukkelijk oog voor de belangen van omwonenden, werknemers, het klimaat en volksgezondheid. Daarbij spelen het verminderen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit een belangrijke rol.

De discussie rondom de luchthaven is de afgelopen jaren veranderd en verscherpt, en daarmee ook de positie van de luchthaven in het maatschappelijk debat. Verschillende

bewonersorganisaties, milieuorganisaties en vakbonden zijn kritischer, en ook het Rijk benadrukt dat de groei van de luchtvaart geen noodzaak meer is.

Schiphol zelf is zich bewust van de veranderende discussie en positie. De luchthaven publiceerde onder andere [het 8-punten-plan](#) om zich te heroriënteren. In het plan ligt de focus, naast op de reizigers, bijvoorbeeld ook op het welzijn van medewerkers en de omgeving. Het college leidt hieruit af dat de luchthaven de urgentie ziet om te veranderen, waarbij de kwaliteit van de luchthaven voorop staat in plaats van de kostenreductie, met oog voor de belangen van omwonenden en medewerkers. Het college juicht dat bewustzijn toe. Alleen op die manier kan de luchthaven een belangrijke bijdrage blijven leveren aan de brede welvaart van stad, regio en land.

Als stad Amsterdam zijn wij 20% aandeelhouder van Schiphol. Wij hebben geen doorslaggevende stem, maar hebben deze wel laten horen. Bijvoorbeeld toen het ging om de (slechte) arbeidsomstandigheden van de werknemers, nieuwe (onvoldoende duurzame) investeringen en het (te hoge) beloningsbeleid van het bestuur. Dit zullen wij ook blijven doen, omdat wij dat belangrijk vinden en daarmee opkomen voor de belangen van omwonenden en werknemers. Wij wegen daarbij maatschappelijke, duurzaamheids-, en economische effecten continu tegen elkaar af. Maar naast die rol willen wij ook een partner voor Schiphol zijn op weg naar een duurzame toekomst.

In de veranderde discussie rondom vliegverkeer, duurzaamheid, Schiphol en de positie en belang van de luchthaven voor de stad, regio en land, is het goed om eens in de zoveel tijd het standpunt opnieuw te bezien. Daarom wordt dit Position Paper opgesteld. In dit document (her)beschouwen wij verschillende aspecten en standpunten en plaatsen die in een breder kader en bredere maatschappelijke ontwikkeling. Dat moet bijdragen aan een gezamenlijk en gedeelde visie op hoe Schiphol ook in de toekomst behalve economisch ook duurzaam kan bijdragen aan de ontwikkeling van stad, regio en land.

Het college heeft vijf doelen gesteld waarover ik graag met u in gesprek ga.

De **doelen** zijn:

1. Een gezonde, schone en veilige **leefomgeving**
2. Een **ruimtelijk evenwichtige** regio rondom Schiphol
3. Een vernieuwde blik op internationale en multimodale **bereikbaarheid**
4. **Verduurzaming** van luchthaven en luchtvaart
5. Betere **arbeidsomstandigheden** en –voorwaarden

Doel 1 Een gezonde, schone en veilige leefomgeving

Schiphol heeft een grote impact op de leefomgeving van Amsterdammers. Geluidshinder en luchtvervuiling zijn de twee belangrijkste milieufactoren die de gezondheid en leefomgeving van de Amsterdammer negatief beïnvloeden. Daarom voert Amsterdam haar eigen beleid op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De ambities en doelen zijn vastgelegd in het

Actieplan Geluid en het Actieplan Schone Lucht. Om die ambities en doelen te bereiken zal Schiphol minder geluid moeten maken en minder moeten gaan uitstoten.

Verminderen van geluidsoverlast

Ondanks de inzet van stillere vliegtuigen, is er nog steeds sprake van toenemende beleving van ernstige overlast. Te veel geluid kan leiden tot slaapverstoring, stress en vermoeidheid. En als dat lang aanhoudt is er het risico van hoge bloeddruk en hartklachten.

Dit jaar heeft het kabinet een plan vastgesteld met maatregelen waarmee de geluidshinder moet worden teruggedrongen. De maatregelen waar het om gaat zijn: minder vliegtuigbewegingen per jaar, minder vluchten en minder lawaaiige toestellen in de nacht, en het zo zoveel mogelijk gebruiken van start- en landingsbanen die voor de omgeving de minste overlast veroorzaken.

Het college vindt, net als het kabinet en Schiphol, dat deze maatregelen zo snel mogelijk worden verankerd in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Dan kan het 'anticiperend handhaven' worden beëindigd en de rechtspositie van omwonenden wordt hersteld. Amsterdam is van mening dat dit met de hoogste prioriteit moet worden opgepakt. Het college dringt aan op het zo spoedig mogelijk invoeren van een nachtsluiting.

Verbeteren luchtkwaliteit

Uit recente onderzoeken van het RIVM is gebleken dat mensen die in de buurt van Schiphol wonen, waaronder grote delen van Amsterdam, regelmatig bloot staan aan verhoogde concentraties ultrafijnstof UFP-emissies. Deze worden voornamelijk veroorzaakt door het vliegverkeer met negatieve gezondheidseffecten als gevolg, met name voor kinderen. Het hoge zwavelgehalte in kerosine is veruit de belangrijkste oorzaak van hoge uitstoot van ultrafijnstof door vliegverkeer. Daarom is het zo belangrijk dat er bij Schiphol en de luchtvaartsector op wordt aangedrongen om het gebruik van zwavelarme kerosine te stimuleren.

Amsterdam vindt dat gezien de omvang van de emissies en de conclusies uit het RIVM rapport meer actie moet worden gezet op het beperken van emissies van het vliegverkeer.

Het kabinet wil met ingang van 2028 overstappen naar een nieuw normenstelsel voor geluid en gezondheidseffecten met een continue reductie van de negatieve milieueffecten van de luchthaven. Zolang dat niet concreet is vinden wij dat er door Schiphol en de luchtvaartsector veel meer actie moet worden ondernomen om de luchthavenemissies te verminderen.

Doel 2 Een ruimtelijk evenwichtige regio rondom Schiphol

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is aangegeven dat Schiphol onmisbaar is voor de internationale kennismetropool. Maar, met behoud van de economische betekenis van de luchthaven, moet er sprake zijn minder impact op leefomgeving.

De luchthaven Schiphol legt een aanzienlijke ruimtelijke claim op de omgeving in de vorm van geluid- en veiligheidscontouren, hoogtebeperkingen en luchtverontreiniging. Het samenspel tussen de regels voor het luchtvaart-spoor (Luchthavenverkeerbesluit, LVB) en het ruimtelijke spoor (Luchthavenindelingbesluit, LIB) moet de omgeving van Schiphol beschermen tegen hinder en ruimte bieden voor ontwikkeling. Amsterdam pleit voor het terugdringen van de milieucontouren van Schiphol om negatieve gezondheidseffecten in de omgeving te beperken en

voldoende ruimte te bieden voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio. We willen dan ook samen met onze buurgemeenten sterker en beter gaan sturen op de inrichting en de ontwikkeling van dit deel van de regio. Dat doen we deels door de regionale inzet binnen de Ontwikkelstrategie Amsterdam 2035 en deels door deel te nemen aan de NOVEX-Schipholopgave binnen de BRS.

Doel 3 Een vernieuwde blik op internationale en multimodale bereikbaarheid

Schiphol behoort met meer dan 300 bestemmingen tot de best verbonden luchthavens ter wereld. Vanaf Schiphol kunnen reizigers zonder overstap naar een groot aantal bestemmingen vliegen. Deze hubfunctie zorgt voor goede internationale bereikbaarheid en daarmee voor een goed vestigingsklimaat. Vanwege de impact van vliegverkeer op de leefomgeving en het milieu zullen we kritisch moeten kijken naar het economisch belang van de hubfunctie en naar de alternatieven. Een vernieuwde blik op internationale en multimodale bereikbaarheid is nodig.

Schiphol zal zich in ieder geval moeten transformeren tot een multimodale hub. Een knooppunt voor zowel regionale, nationale en internationale verbindingen, waarbij andere meer duurzame manieren van verplaatsen (trein en bus) dan vliegen een (veel) groter aandeel krijgen. Een belangrijke rol ligt daarbij voor de transitie van vliegen naar trein. Het Rijk, de gemeente, maar ook andere partners zoals andere overheden uit de regio, de NS en ook Schiphol zelf, zijn voornemens grote bedragen te investeren in het uitbreiden van de capaciteit van station Zuid en een metroverbinding tussen o.a. Schiphol en Amsterdam. De metroverbinding is van belang om meer ruimte te maken op het spoor voor voornamelijk internationaal maar ook nationaal treinverkeer. Eveneens komt er een internationale terminal onder Station Zuid om de groei aan treinreizen naar vooral Engeland te kunnen faciliteren. Met deze ingrepen creëren we de randvoorwaarden om een goed alternatief te kunnen bieden voor het huidige vliegverkeer en tegelijk onze internationale positie als Amsterdam, MRA, maar ook Nederland als geheel, te behouden. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat de afspraken zoals gemaakt in het BO MIRT van november 2022 uitgevoerd worden.

Voor versterking van internationaal treinverkeer is echter meer nodig dan de bovengenoemde investeringen. Het is ook van belang dat de spoornetwerken in de rest van Nederland en in Europa geschikt worden gemaakt om deze gewenste groei van de internationale trein mogelijk te maken. Amsterdam staat daarbij niet alleen in het streven naar deze versterking.

Vele Europese steden en regio's en spoorbedrijven, vragen aandacht bij de EU voor het belang van snel internationaal spoor in de ontwikkeling van een duurzaam, veerkrachtig en inclusief mobiliteits- en transportnetwerk binnen de Europese Unie zoals voorgesteld in de Green Deal en de Sustainable en Smart Mobility Strategy. Een oproep die behoorlijk aan kracht wint, als ook onder andere Schiphol en de luchtvaartsector hier een duidelijke inzet op laten zien.

Naast de internationale bereikbaarheid, zoals hierboven beschreven, is ook de nationale en regionale bereikbaarheid van Schiphol en de regio rond Schiphol van belang. Amsterdam zet hier vol op in, maar kan dit niet zonder de samenwerking met het Rijk en regionale partners binnen en om Schiphol.

Doel 4 Verduurzaming van luchthaven en luchtvaart

De CO₂-uitstoot van luchtvaart is fors. Innovaties zoals elektrisch of waterstof aangedreven vliegtuigen zijn van groot belang voor het verduurzamen van de luchtvaart, maar hebben pas op de lange termijn grootschalig effect op CO₂-reductie. Daarom moeten we kijken naar alternatieve manieren om de negatieve impact van de luchtvaart te verminderen op de korte termijn. Op nationaal, Europees en wereldniveau zijn er bindende afspraken gemaakt over CO₂-plafonds per luchthaven, prijsprikkels en bijmengpercentages voor biobrandstoffen. Deze moeten op zo kort mogelijk termijn worden geïntensifieerd en uitgebreid. Extra prijsprikkels en vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen, zijn daarbij nodig. Ook steunen wij een verbod op privéjets op Schiphol omdat dit naar verhouding veel CO₂-uitstoot per passagier-kilometer veroorzaakt. Tegelijkertijd biedt de omgeving van Schiphol kansen voor klimaatadaptatie en natuurontwikkeling. Tot slot verkennen we de mogelijkheid tot versnellen van verduurzaming van de luchthaven, door te kijken waar we klimaatneutrale en circulaire activiteiten (grootschalig) kunnen toepassen.

Doel 5 Betere arbeidsomstandigheden en – voorwaarden

Iedereen moet gezond en veilig het werk kunnen doen op de luchthaven voor een fatsoenlijk salaris. Als aandeelhouder verwachten wij van al onze deelnemingen dat zij een voorbeeldfunctie vervullen in hun eigen sector op het gebied van maatschappelijke verantwoord ondernemen. Dit betekent ook verantwoordelijkheid nemen voor alle werknemers in de keten. Denk aan goede roosters in de beveiliging, vermindering van de fysieke belasting in de bagageafhandeling en het minimaliseren van werken in een ultrafijnstof omgeving.

Er is veel te doen geweest over de arbeidsomstandigheden op de luchthaven. Schiphol heeft in oktober 2023 een akkoord bereikt met de vakbonden over het structureel verbeteren van de kwaliteit van werk op de luchthaven. Verder investeert Schiphol tussen 2024 en 2027 € 3 miljard om een noodzakelijke inhaalslag te maken in onderhoud, vernieuwing en verduurzaming. Dat draagt ook bij aan de arbeidsomstandigheden. Het college juicht deze ontwikkelingen toe.

Vervolg positiebepaling

Met deze brief heb ik u een eerste inzicht gegeven in de positiebepaling over de toekomstige ontwikkeling van luchthaven Schiphol.

Krimp van Schiphol is voor het College onontkoombaar vanwege de impact van het vliegverkeer op het milieu en de leefomgeving. De komende maanden wil ik – in nauw overleg met u - onze positie verder uitwerken. Uiteraard gaan wij ook het gesprek aan met onze partners in de regio en Schiphol.

Het College streeft naar brede welvaart. Maatschappelijke, duurzaamheids- en economische effecten moeten met elkaar in verband worden gebracht en tegen elkaar worden afgewogen. Wij brengen daarom de komende periode in beeld welke effecten en belangen aan de orde zijn bij verschillende krimpscenario's.

Graag ga ik met u in gesprek over deze eerste zienswijze op de toekomst van Schiphol, zodat ik uw ideeën mee kan nemen bij de verdere uitwerking. Voor de zomer van 2024 hoop ik aan u een definitief Position Paper Schiphol voor te leggen.

Met vriendelijke groet, namens het college van burgemeester en wethouders,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Hester van Buren', written in a cursive style.

Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven.