

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Postbus 20018
2500 EA Den Haag

cie.im@tweedekamer.nl

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

T. Ahrens

BEL/IOT

Telefoonnummer +3123514097

ahrensh@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: Rondetafelgesprek vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 7 september 2017

Verzenddatum

Geachte voorzitter,

Kenmerk

BRS 2017-8

Hierbij doe ik u mijn inbreng toekomen ten behoeve van het rondetafelgesprek van 7 september 2017 over het selectiviteitsbeleid op Schiphol en de rol van regionale luchthavens.

Uw kenmerk

Een kopie van deze brief stuur ik aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Hoogachtend,



A. Tekin

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Gedeputeerde Natuur, Milieu, Arbeidsmarkt en Schiphol

2 bijlagen

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Dreef 3

2012 HR Haarlem

www.noord-holland.nl

BIJLAGE:**Rondetafelgesprek vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 7 september 2017****Inbreng Adnan Tekin, voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol en gedeputeerde Natuur, Milieu, Arbeidsmarkt en Schiphol van de provincie Noord-Holland****Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is een verband van circa 40 gemeenten en 4 provincies waarin gezamenlijk belangen worden behartigd in relatie tot de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthaven Schiphol. De BRS is vertegenwoordigd in het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol door de provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Amstelveen, Oegstgeest en Zaanstad. De gedeputeerde Schiphol van de provincie Noord-Holland is voorzitter van de BRS.

Selectieve ontwikkeling Schiphol: uitgangspunt van beleid

Het afgelopen decennium is de selectieve ontwikkeling van Schiphol een vast uitgangspunt van beleid van zowel het Rijk (zie de Luchtvaartnota, 2009) als van de afspraken die sinds 2008 met de regio en de sector in het kader van de Tafel van Alders (Omgevingsraad Schiphol) zijn gemaakt. Daarbij wordt steeds erkend dat een optimaal netwerk van verbindingen op Schiphol, in kwalitatief en kwantitatief opzicht, van levensbelang is voor heel Nederland en in het bijzonder voor een sterke internationaal concurrerende Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dat betekent dat Schiphol zich dient te specialiseren in het accommoderen van dat vliegverkeer dat van toegevoegde waarde is voor de metropoolregio, het zogeheten mainport gebonden verkeer. Dit verkeer is grotendeels verantwoordelijk voor de werkgelegenheid en de welvaartseffecten die Schiphol genereert. Het zorgt ervoor dat zich in de MRA en daarbuiten distributiecentra en Europese (hoofd)kantoren vestigen. Met name hierdoor is de ontwikkeling van de MRA en die van Schiphol nauw met elkaar verweven en van elkaar afhankelijk¹. De MRA kan niet zonder Schiphol en Schiphol niet zonder de MRA.

Selectiviteit, schaarse capaciteit en het maken van keuzen

Het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft de grens bereikt die aan de Alderstafel tot 2020 is afgesproken (500.000 vliegtuigbewegingen). De provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer hebben zich in hun brief aan de

¹ Economische effecten Schiphol (SEO, 2017, in opdracht van de provincie Noord-Holland en Amsterdam). Met de nodige bandbreedte worden de totale economische bijdrage berekend op €26 miljard en ca. 287.000 banen (McKinsey en BCG, 2011).

Kabinetsinformatuur van 18 mei jl. (zie bijlage) uitgesproken voor een verantwoorde groei van de luchthaven, óók na 2020. Dit overigens wel onder de nadrukkelijke voorwaarde dat voldaan wordt aan eisen van veiligheid en dat aspecten van woningbouw, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving evenwichtig worden afgewogen.

Dat betekent dat wij blijven kiezen voor ruimte voor het mainport gebonden vliegverkeer op Schiphol ten behoeve van de internationale concurrentiepositie van de MRA en de Zuidvleugel. Waar er schaarste is, impliceert dit dat er keuzen moeten worden gemaakt. Ander vliegverkeer, het zogeheten "leisure" en ander niet-mainport gebonden verkeer, moet dan dus substantieel elders worden afgehandeld. Daarbij hebben het Rijk, Schiphol en de (vaak: Nederlandse!) luchtvaartmaatschappijen hun verantwoordelijk te nemen. De regio heeft immers, behalve het geven van planologische medewerking, geen echte instrumenten om dit doel te verwezenlijken.

Dit betekent dat de Bestuurlijke Regie Schiphol:

- pleit voor het met kracht doorzetten van de ontwikkeling van Lelystad (en Eindhoven), inclusief de afspraken over het luchtruim die daar voor nodig zijn.
- kiest voor het ontmoedigen van niet-mainport gebonden vliegverkeer op Schiphol, door een juridische maatregelen, maar ook door economische instrumenten, zoals bijvoorbeeld slottrading.
- pleit voor selectiviteitsbeleid dat Lelystad in staat stelt te kunnen voldoen aan de opdracht een vakantieluchthaven te worden.
- aandringt op het onderzoeken van andere selectiviteitsmaatregelen om het voor Schiphol niet-relevante vliegverkeer terug te dringen, zoals bijvoorbeeld het beperken van "leisure" en ander niet mainport-gebonden verkeer in de nacht door strengere regels voor de openstelling van Schiphol in de nacht.

De BRS steunt uw Kamer en het kabinet bij het met kracht doorzetten van de ontwikkelingen op Lelystad en Eindhoven. Wij steunen de staatssecretaris ook in haar streven naar een (juridische) verkeersverdelingsregel die voldoet aan de eisen van het EU-recht. Verkeersverdelingsregels worden door wetenschappers echter ook als problematisch en niet zonder risico betiteld. En de uitkomsten ervan zijn lastig te voorspellen². Laten we er ook voor zorgen niet een, op het eerste gezicht, aantrekkelijke oplossing te omarmen, omdat die politieke zekerheid lijkt te bieden en de indruk geeft dat overheden het selectiviteitsbeleid substantieel kunnen sturen.

Een andere benadering is dat de overheid de juiste condities schept waarin de luchtvaartsector zelf zorgt voor een optimale verdeling van de schaarse capaciteit. Bijvoorbeeld door middel van het expliciet

² De Wit en Burghouwt, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, juni 2017.

faciliteren van het verhandelen van slots op Schiphol (de zogeheten "secondary slot trading")³. De BRS pleit ervoor ook deze weg te verkennen en niet zonder verder onderzoek af te wijzen.

Wij maken ons zorgen dat er bij betrokkenen te weinig urgentie wordt gevoeld dat er nu echt keuzen moeten worden gemaakt. In de toekomst zal niet meer zo zijn dat Schiphol álle vliegverkeer kan accommoderen.

Met zo'n houding nemen partijen het risico dat draagvlak wegvalt en het beeld wordt bevestigd dat "Schiphol" rupsje nooit genoeg is.

Een mogelijke selectiviteitsmaatregel: een (gedeeltelijke) nachtsluiting

Selectiviteit op Schiphol kan ook worden bereikt door de luchthaven deels in de nacht te sluiten. Het Rijk kan dit, net als nu het geval is, met regelgeving voorschrijven. Dan kan het vliegverkeer, dat niet-mainport gebonden is, dan ook niet van Schiphol gebruik maken. Een discussie over een (gedeeltelijke) nachtsluiting op Schiphol lijkt zeer ingrijpend maar zou best mee kunnen vallen als de voor- en nadelen op een rij worden gezet:

- Nachtelijk vliegverkeer en slaapverstoring zijn, ook vanuit gezondheidsoogpunt, een van de meest ernstige vormen van overlast. De winst die hier geboekt kan worden, komt bewoners dichtbij maar ook verder van de luchthaven aantoonbaar ten goede.
- Voor de hub-operatie en het daarmee verband houdende Europese point-to-point verkeer is de nacht, in ieder geval in de uren tussen 0:00 tot 05:00 uur, niet nodig.
- Nagenoeg alle vrachtvliegtuigen vliegen buiten de nachturen en meer dan 50% van de vracht zit in de belly's van passagiersvliegtuigen overdag.
- De vakantievliegers kunnen hun schema's aanpassen door hun vliegtuigen bijvoorbeeld op Lelystad of in het buitenland te laten overstaan in plaats van op Schiphol. De nachtsluiting van Lelystad en Eindhoven blijft hierdoor gerespecteerd.
- De geluidruimte op Schiphol, die hierdoor kan worden bespaard, kan (deels) worden aangewend voor een verantwoorde groei van het - voor Nederland - essentiële mainport gebonden verkeer.

De BRS vraagt uw Kamer te bevorderen dat op korte termijn de staatssecretaris een haalbaarheidsstudie naar dit voorstel start. De uitkomsten daarvan kunnen dan nog worden meegenomen in de besluitvorming over een verantwoorde groei van Schiphol na 2020.

³ De Wit en Burghouwt, idem.