



De Tweede Kamer
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Uw ref.

-

Onze ref.

u-24.013

Datum

3 april 2024

Onderwerp: Een maatschappelijk perspectief op luchtvaart

Geachte heer Dijkgraaf, geachte heer Van Zwol,

Op dit moment onderhandelen vier politieke partijen over de formatie van een nieuw kabinet. Daarbij gaat het in essentie over de toekomst van Nederland. Ruimte in ons land is in toenemende mate schaars en onze succesvolle economie botst tegen zijn capaciteitsgrenzen aan (Knot, 2024). Het knelt op de arbeidsmarkt, op de woningmarkt, op onze infrastructuur en op het gebied van milieu en klimaat: stikstofruimte en CO₂-uitstoot. Dit vereist strategische keuzes die onze economie sturen op hoogwaardige activiteiten die zowel ruimtelijk als milieutechnisch passen in een dichtbevolkt land. Vanuit dat perspectief is een fundamentele heroverweging van de rol en omvang van Schiphol noodzakelijk, inclusief de hubfunctie.

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) is een onafhankelijk adviesorgaan voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De MRS heeft als doel om de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol te verbeteren en behartigt de belangen van omwonenden van de luchthaven. De MRS hecht eraan om vanuit dat perspectief haar standpunten ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol bij u kenbaar te maken.

De MRS vindt dat de huidige omvang van Schiphol ruim boven het maatschappelijke en economische optimum ligt. In de discussie rondom (de groei van) Schiphol zijn de economische belangen tot op heden voorop gesteld. De belangen van de omwonenden zijn daaraan ondergeschikt gemaakt. De MRS ziet daarom de door het huidige kabinet beoogde krimp als noodzakelijke eerste stap in het terugbrengen van Schiphol naar een omvang die beter past bij een leefbaar Nederland en de behoeften van de Nederlandse economie.

De groei van Schiphol en de hubfunctie

Om de juiste keuzes over Schiphol te maken is een goed inzicht in de huidige situatie vereist. Enerzijds draagt Schiphol bij aan de internationale verbondenheid van ons land. Anderzijds schaadt luchtvaart de gezondheid van omwonenden, leiden nachtvluchten tot slaapverstoring, koopt

Schiphol stikstofrechten van boeren op, concurreert de luchtvaartsector hevig om schaars (technisch) personeel met andere sectoren, verbruikt de luchtvaartsector een onevenredig groot aandeel van de Nederlandse CO₂-ruimte, leiden belastingvrijstellingen van buitenlandse (overstap)passagiers tot welvaartsverlies en wordt de woningbouw om veiligheids- en geluidsredenen beperkt.

In 2019 werden 332 bestemmingen direct bediend vanaf Schiphol, waaronder 138 intercontinentaal (Schiphol, 2020). Er werden bijna 500.000 vluchten uitgevoerd. Tien jaar eerder lag het aantal vluchten zo'n 100.000 lager. Lang heeft groei van Schiphol vooropgestaan in het luchtvaartbeleid. Actuele wetenschappelijke studies laten echter zien dat een heroverweging hiervan gerechtvaardigd is.

Het aantal bestemmingen en het aantal vluchten vanaf Schiphol ligt hoger dan op basis van de Nederlandse thuismarkt nodig is. Dat komt door het hubmodel van KLM, dat Schiphol als knooppunt gebruikt en een overstap van buitenlandse passagiers faciliteert. Elke intercontinentale KLM-vlucht bestaat gemiddeld voor 70 procent uit transferpassagiers (Boonekamp & Burghouwt, 2015). Op Schiphol maakte gemiddeld 36 procent van alle passagiers in 2023 een overstap en het hubmodel vergt dus een significant deel van de beschikbare capaciteit (Schiphol, z.d.). Onderzoeksbureau SEO schat in dat bij een eventuele halvering van de hub Nederland nog steeds goed bereikbaar is (Behrens et al., 2024). De voor de Nederlandse markt courante bestemmingen blijven gewoon rechtstreeks bereikbaar. Bestemmingen die niet meer direct worden aangeboden blijven bovendien goed bereikbaar via een overstap buiten Nederland.

In een recente maatschappelijke kosten-batenanalyse van SEO, CE Delft en Significance (Koopmans et al., 2024) is een integrale berekening gemaakt van verschillende scenario's voor Schiphol. Daaruit blijkt dat krimp per saldo tot welvaartswinst voor Nederland leidt. Daarbij kan bereikbaarheid van belang zijn voor internationale organisaties. Ook blijkt uit de wetenschappelijke literatuur dat de vestigingsplaatskeuze van internationale organisaties wordt beïnvloed door een heel palet aan factoren waaronder fiscale regelingen, huisvestingsmogelijkheden, leefomgevingskwaliteit en de beschikbaarheid en het opleidingsniveau van werknemers. De MRS merkt daarbij op dat een krimp van Schiphol positieve effecten heeft op verschillende van deze andere vestigingsplaatsfactoren. Voor de MRS is het belangrijk dat omwonenden een concrete verbetering gaan merken van hun leefomgeving en daarom is krimp onontkoombaar.

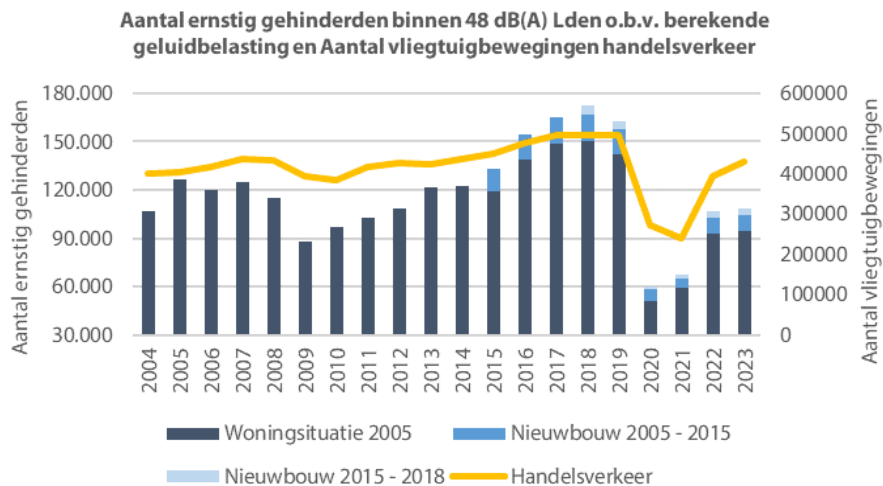
Ten slotte werken op en rond Schiphol circa 68 duizend mensen en daarnaast werken ongeveer 45 duizend mensen bij toeleveranciers (De Pater et al., 2019). Het belang van werkgelegenheid speelt in het debat over de omvang van Schiphol een rol en dit wordt onderkend door de MRS. Echter in Nederland is geen tekort aan banen, maar aan arbeidskrachten. De vergrijzing vergroot dit tekort en bovendien concurreert de luchtvaartsector met andere sectoren om die schaarse arbeidskrachten. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat het netto-effect van krimp van Schiphol op de werkgelegenheid beperkt is van omvang. PwC (2022) concludeert bijvoorbeeld dat er een klein negatief effect op de netto werkgelegenheid kan zijn indien er sprake is van frictie op de arbeidsmarkt. Onderzoek van SEO bevestigt dit beeld, namelijk dat het netto-effect "aanzienlijk" lager is dan het initiële bruto-effect van 1.400-5.400 mensen (Jongeling & Koopmans, 2023).

De gevolgen voor omwonenden

Luchtvaart leidt tot negatieve gezondheidseffecten als gevolg van langdurige geluidshinder en slaapverstoring. De WHO, het RIVM en de GGD GHOR hebben hier uitvoerig over gepubliceerd (Atlas Leefomgeving, z.d.). Langdurige geluidshinder en slaapverstoring zijn risicofactoren voor hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Op scholen met een hoge blootstelling aan geluid is vaker sprake

van een leesachterstand. De schoolprestaties van kinderen lijden dus onder vliegtuiggeluid. Rondom Schiphol liggen tachtig onderwijsinstellingen die blootgesteld worden aan een te hoge geluidsbelasting (IenW, 2022). De impact van luchtvaart op het klimaat en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en natuur komen daar als maatschappelijke lasten bij.

Voor de MRS zijn het tegengaan van geluidshinder en verbetering van de gezondheid belangrijk. De onderstaande figuur (MRS, 2024) laat de stijgende trend zien van het aantal ernstig gehinderden (linker y-as, blauwe kolommen) in de omgeving van Schiphol. De toename hangt sterk samen met de groei van het luchtverkeer (rechter y-as, gele lijn). Door die groei is er in veel gebieden rondom Schiphol regelmatig een welhaast ononderbroken stroom van vliegtuigbewegingen. Er zijn in de afgelopen jaren verscheidene maatregelen gerealiseerd om de geluidsbelasting (en daarmee de geluidshinder) in de omgeving van Schiphol te beperken¹. Maar, die maatregelen hebben onvoldoende effect gehad om in de praktijk een merkbare verbetering van de leefomgeving te bewerkstelligen.



Stillere vliegtuigen worden door luchtvaartmaatschappijen vaak genoemd als oplossing voor de hinderproblematiek. Echter, dit leidt niet tot minder hinder, omdat 'stillere' vliegtuigen nog steeds veel geluid produceren. Als wordt geclaimd dat een vliegtuig vijftig procent stiller is, dan gaat het om slechts 3 dB. Dat is nauwelijks merkbaar (Franken, 2018). Onderzoekers van het RIVM (Devilee et al., 2023) concluderen bovendien dat hinder onder vliegroutes in de Schipholregio niet alleen wordt veroorzaakt door het geluidsniveau, maar ook door aantallen vliegtuigbewegingen, grondgeluid, vluchtblokken (aantal en duur) en totale rust tussen deze vluchtblokken. De MRS benadrukt daarom dat voor een daadwerkelijke vermindering van de geluidshinder het noodzakelijk is om het totaal aantal vluchten te verminderen waardoor ruimte ontstaat om rustperiodes te creëren.

Naast geluidshinder veroorzaakt luchtvaart veel CO₂-uitstoot. Effectief klimaatbeleid vereist het uitfasen van fossiele brandstoffen (Beetsma et al., 2023). Dat betekent dat subsidies voor de luchtvaart, zoals vrijstellingen van belasting, afgebouwd moeten worden. Door de werkelijke kostprijs in rekening te brengen, wordt de schaarste aangepakt (Knot, 2024). Daarnaast kan de maximale capaciteit van Schiphol worden begrensd door een CO₂-plafond. Studies van NLR en CE Delft (Grebe et al., 2024; NLR, 2024) laten zien dat een CO₂-plafond bijdraagt aan het halen van de internationaal afgesproken klimaatdoelen.

¹ Al sinds het begin van de jaren tachtig worden bijvoorbeeld „geluidsgevoelige objecten“ in de omgeving van Schiphol geïsoleerd.

Afweging van maatschappelijke belangen

Uit draagvlakonderzoek onder de Nederlandse bevolking blijkt dat er al enkele jaren meer steun is voor krimp dan voor groei van de luchtvaart (Bos et al., 2023). Dit is wat de omwonenden van Schiphol ook al lang bepleiten vanwege de hinder en de effecten op de gezondheid. Deze problematiek wordt erkend door de rechtbank in Den Haag in een uitspraak van 20 maart 2024. De rechtbank is tot het oordeel gekomen dat de Staat bij de besluitvorming over het luchtverkeer van en naar Schiphol jarenlang onrechtmatig heeft gehandeld. Dit komt doordat de Staat de belangen van de omwonenden stelselmatig niet op de juiste manier heeft meegewogen en doordat er geen effectieve rechtsbescherming is geboden. De Staat heeft volgens de rechtbank steeds de hubfunctie en de groei van Schiphol vooropgesteld. Deze werkwijze is in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Dat moet vanaf nu anders, want het vonnis van de rechtbank maakt duidelijk dat het belang van omwonenden niet langer de sluitpost in deze belangenafweging mag zijn. De MRS doet een beroep op de politieke partijen om hun verantwoordelijkheid te nemen en de Nederlandse burgers te beschermen tegen een te hoge geluidsbelasting.

Conclusie Maatschappelijke Raad Schiphol

Schiphol is op dit moment niet meer de luchthaven waar Nederland trots op was. De negatieve effecten van luchtvaart zijn daarvoor simpelweg te groot. De MRS wil dat mensen die in de omgeving van Schiphol wonen een concrete verbetering gaan merken van hun leefomgeving. De uitspraak van de Haagse rechtbank laat ook geen ruimte voor een andere conclusie. De MRS doet daarom de oproep aan de Tweede Kamer en de formerende partijen om Schiphol in omvang terug te brengen tot een niveau dat past bij de Nederlandse economie en door de omgeving gedragen kan worden. Dit helpt niet alleen de directe omwonenden van Schiphol, maar vergroot ook het vertrouwen in het landsbestuur.

Wij gaan graag met u in gesprek over ons maatschappelijke perspectief op luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol.

Met vriendelijke groet,

Khadija Arib,
Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol

Bronnen

- Atlas Leefomgeving. (zonder datum). *Vliegverkeer*. Geraadpleegd op 28 maart 2024, van [Atlasleefomgeving.nl](https://atlasleefomgeving.nl).
- Beetsma, R., Van Beukering, P., Boersema, J., Boot, A., Botzen, W., Dur, R., Gautier, P., Gerlagh, r., De Groot, H., Hogenboom, B., Huntjens, P., Jacobs, B., Janssens, W., Klaassen, F., Leefmans, N., Van der Ploeg, R., Smulders, S., Van Soest, D. & Van Wijnbergen, S. (19 september 2023). Faseer fossiele belastingvoordelen uit, en snel. *Het Financieele Dagblad* (opinie), p.25.
- Behrens, C., Adler, M., & Jongeling, A. (17 januari 2024). *Betekenis van de transferpassagiers op Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- Boonekamp, T. & Burghouwt, G. (1 januari 2015). *Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- Bos, L., Van der Lelit, B., & Van Velzen, D. (2023). *Luchtvaart in Nederland. Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2023*. Amsterdam: Motivaction.
- De Pater, M., Vegter, S., Van der West, R. (2019). *Actualisatie economische betekenis Schiphol*. Amsterdam: Decisio.
- Devilee, J., Mabjaia, N., Volten, H., Haaima, M., Sahai, A. & 28 burgerwetenschappers. (2023). *PAMV - Project Samen meten van vliegtuiggeluid*. Geraadpleegd op 28 maart 2024 van [Vliegtuiggeluid.nl](https://vliegtuiggeluid.nl).
- Franken, W. (15 november 2018). *Rondetafelgesprek met de Tweede Kamer: Toekomstperspectief verduurzaming luchtvaart*. Geraadpleegd op 28 maart 2024 van: [Youtube.com](https://www.youtube.com).
- Grebe, S., Faber, J., Juijn, D., Meijer, C., de Vries, M., Heijink, M., & Rooijers, F. (2024). *Carbon budget aviation*. Delft: CE Delft.
- Jongeling, A. & Koopmans, C. (juni 2023). *Minder banen door krimp werkgelegenheidseffecten van minder vluchten op Schiphol*. Amsterdam: SEO.
- Knot, K. (14 maart 2024). *Inleiding bij de presentatie van het jaarverslag 2023*. Amsterdam: DNB.
- Koopmans, C., Behrens, C., Blom, M., van Eck, G., Grebe, S., Jongeling, A., Juijn, D., Konijn, S., Meijer, C., & Heblj, S. (2024). *Schiphol: krimpen of verduurzamen?* Amsterdam: SEO.
- Maatschappelijke Raad Schiphol. (maart 2024). *Jaarverslag 2023*. Hoofddorp: MRS.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (juni 2022). *Geluidsbelastingkaarten luchthaven Schiphol 2021*. Den Haag: IenW.
- Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. (2024). *CO₂ reduction targets for Amsterdam Airport Schiphol based on remaining IPCC CO₂ budgets up to 2050*. Amsterdam: Royal NLR.
- PwC. (7 juni 2022). *Impactanalyse verlaging activiteitsniveau Schiphol*. Amsterdam: PwC.
- Rechtbank Den Haag. (20 maart 2024). ECLI:NL:RBDHA:2024:3734. Van [Rechtspraak.nl](https://rechtspraak.nl).
- Schiphol Group. (zonder datum). *Verkeer en vervoerscijfers 2023*. Geraadpleegd op 28 maart 2024, van [Schiphol.nl](https://www.schiphol.nl).
- Schiphol Group. (14 februari 2020). *Jaarcijfers 2019*. Geraadpleegd op 28 maart 2024, van [Schiphol.nl](https://www.schiphol.nl).