

Jaar	2019
Afdeling	1
Nummer	1031
Publicatiedatum	28 juni 2019
Ingekomen onder	K
Ingekomen op	donderdag 20 juni 2019
Behandeld op	donderdag 20 juni 2019
Status	Aangenomen

---

#### Onderwerp

Motie van de leden N.T. Bakker, Nadif, Boutkan en Kat inzake het advies "Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroete" van de Raad van Leefomgeving en Infrastructuur (aanbevelingen actief uitdragen)

---

#### Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over het advies "Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroete" van de Raad van Leefomgeving en Infrastructuur (Gemeenteblad afd. 1, nr. 997).

Overwegende dat:

- De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur als adviescollege van het parlement en de regering belangrijke aanbevelingen heeft gedaan met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart in Nederland na 2020;
- In de aanbevelingen wordt gesteld dat er in het Nederlandse luchtvaartbeleid tot dusver te weinig aandacht is geschonken aan de milieueffecten van luchtvaart, externe veiligheid en de gezondheidseffecten van luchtvaart;
- Amsterdam gelet op de historie als geen ander het belang van (externe) veiligheid voor het voetlicht kan brengen bij het Rijk en Schiphol;
- Amsterdam haar aandeelhouderschap van de Schiphol Group (20,03%) kan aanwenden om te zorgen dat de aanbevelingen van de RLI hun beslag krijgen in het nationale luchtvaartbeleid.

---

#### Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

De acht aanbevelingen van de RLI uit het rapport 'Luchtvaartbeleid een nieuwe aanvliegroete' (april 2019) actief uit te dragen en er bij de rijksoverheid op aan te dringen dat de aanbevelingen hun beslag krijgen in het nationale luchtvaartbeleid.

---

#### De leden van de gemeenteraad

N.T. Bakker  
I. Nadif  
D.F. Boutkan  
H. Kat

De rijksoverheid is op dit moment bezig met de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB-1) waarmee het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) in de wet luchtvaart wordt verankerd. In dit nieuwe stelsel gewerkt wordt met duidelijke en handhaafbare baangebruikregels die een lokale bescherming bieden van tenminste hetzelfde niveau als in het huidige stelsel. Daarnaast beschrijft het NNHS op welke wijze de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in het vervolg zal handhaven. Dit traject heeft, onder andere vanwege het opnieuw moeten berekenen en uitvoeren van een milieueffectrapport (MER) Schiphol, vertraging opgelopen. De verwachting is dat het stelsel definitief wordt ingevoerd in 2020.

Tot de implementatie van het nieuwe systeem is er sprake van anticiperend handhaven conform de regels van het NNHS. Het ILT hanteert een breed scala aan sanctiemiddelen waaronder het opleggen van boetes.

Het college heeft via de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS; circa 40 gemeenten en 3 provincies rondom Schiphol), de Omgevingsraad Schiphol (hierna: ORS) en per brief bij de minister aangedrongen op een spoedige wettelijke verankering van het NNHS, het vastleggen van reeds gemaakte afspraken en handhaving daarvan. Hiermee komt een eind aan jarenlang gedogen en ontstaat er rechtszekerheid voor de omgeving, ook voor wat betreft de planologie op de grond. Het college beschouwt de motie hiermee als afgehandeld.

#### *Motie 1031.19 (aanbevelingen RLI)*

- De acht aanbevelingen van de RLI uit het rapport 'Luchtvaartbeleid een nieuwe aanvliegroute' (april 2019) actief uit te dragen en er bij de rijksoverheid op aan te dringen dat de aanbevelingen hun beslag krijgen in het nationale luchtvaartbeleid

Het RLI-rapport past goed bij het coalitieakkoord van het college en de daarin genoemde 'pas op de plaats' voor de groei van Schiphol. Ook de wens voor het vervangen van korte afstandsvluchten door treinverkeer uit het coalitieakkoord past bij de genoemde beleidsopties en sturingsmogelijkheden.

Recent heeft het college deze inzet uit het coalitieakkoord nog benadrukt in de aandeelhoudersvergadering van Schiphol Group.

De BRS draagt deze inzet ook uit in overleggen rondom de ontwikkeling van Schiphol.

Enkele hoofdpunten van de BRS-inzet, die passen bij het RLI-advies:

- Uitgangspunt blijft bevorderen selectief gebruik van de luchthaven met voorrang voor het netwerkverkeer t.b.v. de concurrentiepositie van Nederland en de MRA;
- Wettelijke verankering van het huidige normen-en handhavingssysteem. Verankering is nodig om formele handhaving van het stelsel mogelijk te maken;
- Geen uitspraken doen over eventuele ontwikkeling of meegaan in groei van Schiphol totdat er invulling is gegeven aan een aantal belangrijke randvoorwaarden, zoals:
  - Maatregelen t.b.v. het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, waaronder tarifiering en substitutie van vlieg – door treinverkeer.
  - De uitkomsten van het onderzoek naar ultra fijnstof afkomstig van de luchtvaart;
  - Verhogen van de veiligheid van de operatie op Schiphol en herindeling van het luchtruim;
  - Hervatten van de monitoring van de gezondheid van de bewoners in de omgeving van Schiphol;
  - Aanpak van overlast door nachtvluchten.

Het kabinet pleit met andere lidstaten in EU-verband tevens voor invoering van een vliegbelasting en heeft op 14 mei het Wetsvoorstel nationale vliegbelasting gepubliceerd. Dit wetsvoorstel gaat uit van een vliegbelasting per 1 januari 2021. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een Europese belasting op luchtvaart. Voor het geval een Europese vliegbelasting te lang op zich laat wachten is een wetsvoorstel voor een nationale vliegbelasting uitgewerkt van 7 euro per vertrekkende passagier. Het college ziet de invoering van de nationale vliegbelasting als een belangrijke eerste stap, maar in deze vorm nog onvoldoende om een gedragsverandering teweeg te brengen. Een steviger inzet op beprijzing van de luchtvaart, met oog voor een internationaal gelijk speelveld, verdient de voorkeur.

De inzet op substitutie van vlieg- naar treinverkeer is één van de speerpunten die het college inbrengt in de inspraak t.b.v. de Luchtvaartnota (de toekomst van het nationale luchtvaartbeleid). Ook in het MIRT-traject Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) ziet het college kansen voor substitutie van internationaal lucht- naar treinverkeer.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgehandeld.

#### *Motie 1032.19 (vermindering nachtvluchten)*

- Bij het Rijk te pleiten voor een substantiële vermindering van het aantal nachtvluchten en daarbij de lessen uit nachtregimes in het buitenland te gebruiken.

Het college pleit via de BRS en per brief aan de minister voor het beperken van het aantal nachtvluchten. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Er is aangedrongen op een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.

In april jongstleden is in de Tweede Kamer een motie aangenomen van gelijke strekking als motie 1032.19. Vermindering van de hinder van nachtvluchten kan volgens deze motie worden bereikt door een stapsgewijze reductie van het aantal vluchten. De exacte omvang van deze reductie voor de komende jaren wordt verder uitgewerkt door minister Van Nieuwenhuizen.

Ook in het kader van de Luchtvaartnota wordt onderzocht of een meer fundamentele aanpassing van het nachtregime van Schiphol nodig is. Hierbij worden ook de ervaringen bij luchthavens elders in Europa betrokken.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgehandeld.

#### *Motie 1033.19 (luchtvaart en MRA-agenda)*

In deze motie wordt het college gevraagd om:

- Zich in te zetten om bij het opstellen van de 'MRA Agenda 2.0' een gezamenlijke visie te ontwikkelen op het tegengaan van geluidshinder, CO<sub>2</sub>-emissies, uitstoot van (ultra) fijnstof en het verkleinen van veiligheidsrisico's door luchthaven Schiphol.

In overleggen in de MRA brengt het college uiteraard de doelstellingen over Schiphol uit het collegeakkoord in. Het college draagt er zorg voor dat haar inzet in de diverse bestuurlijke overleggen consistent is. In de BRS nemen overigens veel gemeenten deel die ook betrokken zijn bij de MRA Agenda 2.0.

## Definitief Raadscommissieverslag, 21 november 2019

Wethouder **EVERHARDT** wijst op de diverse overlegvormen waarin het college zit. Het college heeft Schiphol wel degelijk aangesproken op goed werkgeverschap en Schiphol wil daarmee rekening houden bij de nieuwe aanbestedingstrajecten. Met Schiphol worden ook goede projecten opgezet zoals het banenplan voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Het college zal blijven volgen hoe de discussie landelijk over luchtkwaliteit wordt gevoerd. Dat RIVM-rapport komt de volgende keer ter bespreking in de commissie. En er komen nog meer rapporten.

De heer **BOUTKAN** ziet het graag zo concreet mogelijk; hij kan zich voorstellen dat het moment waarop Schiphol in gesprek gaat over nieuwe contracten niet altijd parallel loopt aan aandeelhoudersvergaderingen. Wellicht is er ook tussentijds overleg en hij hoort van het college graag terug wat de uitkomst dan is bij die inzet op goed werkgeverschap.

Wethouder **EVERHARDT** beaamt dat er vaker contact is met Schiphol. Goed werkgeverschap is het grote punt op dit moment. Concrete informatie daarover zal hij zeker met de raad delen.

De **VOORZITTER** concludeert dat hiermee dit punt voldoende is besproken.

**Lucht- en Zeehaven****16.**

Afhandeling moties 1029.19, 1031.19, 1032.19 en 1033.19 Nr. BD2019-007376

Mevrouw **NADIF** bedankt het college voor de brief. Over de inhoud is ze heel tevreden. Wel heeft ze meldingen van bewoners gekregen over de manier waarop zij klachten kunnen indienen als het gaat over geluidsoverlast. In Rotterdam maakt men gebruik van de Explain app die met de telefoon het geluid meet. Ze hoort graag of Amsterdam het gebruik van die app wil onderzoeken. Het RIVM vindt deze wijze van meten gebruiksvriendelijk en effectief.

Mevrouw **KAT** weet dat de gemeente Rotterdam voor 2,2% aandeelhouder is van Schiphol. Ze hoort graag of die gemeente de inbreng heeft gedaan.

Mevrouw **NADIF** legt uit dat het een totaal nieuwe app is – letterlijk vandaag nieuw.

Wethouder **EVERHARDT** licht toe dat Amsterdam in het programma Samen meten zit, een heel goed programma. Op dit moment ziet hij geen toegevoegde waarde om daar nieuwe instrumenten in te zetten. Hij zou willen voorkomen dat er een inconsistentie ontstaat in de informatie die dat oplevert.

Mevrouw **NADIF** draagt aan dat die methode juist onderdeel is van Samen meten.

Wethouder **EVERHARDT** neemt met het RIVM contact op.

De **VOORZITTER** constateert dat dit punt voldoende is besproken. Hij bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 15.45 uur.