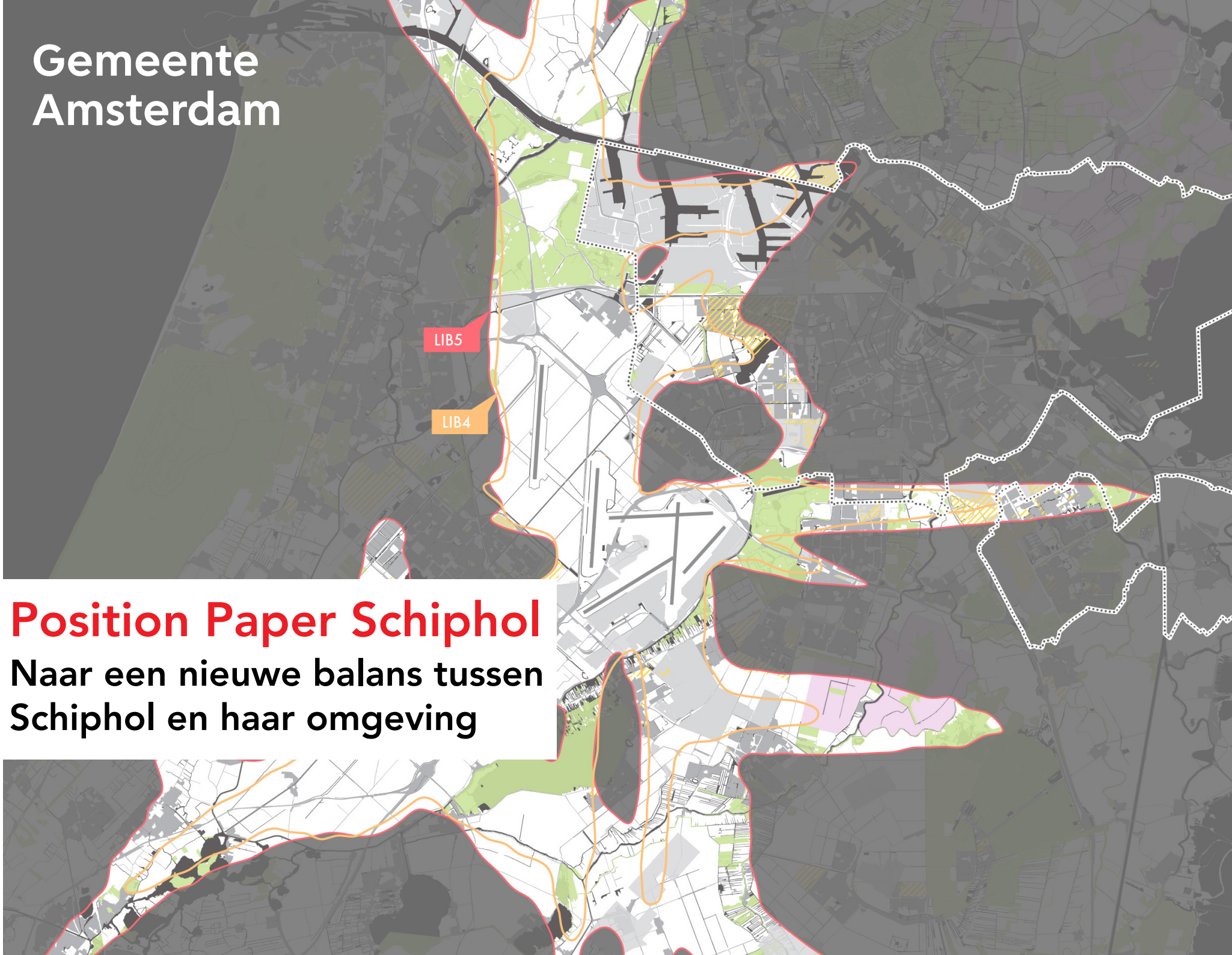




Gemeente
Amsterdam



Position Paper Schiphol

Naar een nieuwe balans tussen
Schiphol en haar omgeving

Position Paper Schiphol

Naar een nieuwe balans tussen Schiphol en haar omgeving

Schiphol is belangrijk voor de stad, de regio en het land. De luchthaven zorgt voor ongeveer 4,4% van de werkgelegenheid van de Metropoolregio Amsterdam. Van alle werknemers op Schiphol is zo'n 16% Amsterdammer. 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.

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, 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 groei van het aantal 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 en de kwaliteit van leven van haar inwoners. Bovendien staat de natuurontwikkeling 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 coalitieakkoord werd al opgenomen dat de huidige collegepartijen tegen groei zijn

en dat zij vinden dat wonen, een gezonde werkomgeving, en duurzaamheid altijd boven vliegen gaan. Dit 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. Daarmee verandert 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 bijvoorbeeld niet alleen op de reizigers, maar 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. We 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 we ook blijven doen, omdat we dat belangrijk vinden en daarmee opkomen voor de belangen van omwonenden en werknemers.

We zullen daarbij maatschappelijke, duurzaamheids-, en economische effecten continu tegen elkaar afwegen. Maar behalve die rol willen we ook een partner voor Schiphol zijn op weg naar een duurzame toekomst. We blijven onze stem laten horen.

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 we 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.

Waarom komt Amsterdam nu met een position paper over Schiphol?

De ontwikkelingen op Schiphol hebben lange tijd in het teken gestaan van groei waarbij meer dan eens voorbij is gegaan aan de belangen van de omgeving, het milieu en de mensen die op de luchthaven werken. De brede welvaart waar dit college voor staat, staat daarmee onder druk. Gezien de huidige ontwikkelingen en discussies rondom Schiphol wil Amsterdam als grootste buurgemeente en tevens als medeaandeelhouder haar verantwoordelijkheid nemen.

Dit position paper volgt op de Raadsinformatiebrief 'Positiebepaling Schiphol' die het college op 12 december 2023 (VN2024-000328) aan de Amsterdamse gemeenteraad heeft gestuurd. Sindsdien zijn de uitgezette lijnen verder uitgewerkt, onder andere op basis van de bespreking in de Raadscommissie Financiën, Diversiteit en Kunst op 15 februari 2024 en verschillende gesprekken met maatschappelijke organisaties. In dit position paper verduidelijken wij onze positie en gaan wij het gesprek aan met betrokken partijen.

Wat wil Amsterdam bereiken?

Voor de luchthaven en de luchtvaart moet een nieuwe balans worden gevonden. Daarom streeft Amsterdam naar een compactere luchthaven met minder impact op de omgeving en het klimaat. Dit kan worden bereikt door een combinatie van volumemaatregelen, operationele maatregelen en beprijzing. Waar lange tijd gefocust is op kwantitatieve groei en lage kosten bepleit Amsterdam een focus op kwaliteit voor omwonenden én gebruikers. Onze inzet is verdeeld over zes doelstellingen:

1. Bevorderen van een gezonde, schone en veilige leef- en werk-omgeving
2. Betere arbeidsomstandigheden en -voorwaarden voor werkers op de luchthaven
3. Versnellen van verduurzaming van luchthaven en luchtvaart
4. Een vernieuwde blik op internationale en multimodale bereikbaarheid
5. Een beter ruimtelijk en economisch evenwicht voor de regio rondom Schiphol
6. Verbetering van de governance van Schiphol

Wij zullen ons voor deze doelstellingen inzetten vanuit onze rol als behartiger van de publieke belangen, als partner van regionale overheden en van het rijk en als medeaandeelhouder. Vanuit deze rollen zoeken we de aansluiting bij andere belanghebbenden en trekken we samen op waar mogelijk. Zowel het Rijk (in het Hoofdlijnenbesluit) als Schiphol (in het achtpuntenplan) heroriënteert zich op een toekomst van Schiphol die in balans is met de omgeving. We steunen de omslag die gemaakt wordt. Amsterdam zal een kritische blik behouden waar het gaat om de gestelde doelen, de voortgang van de planvormingen de daadwerkelijke uitvoering daarvan.

Doel 1

Bevorderen van een gezonde, schone en veilige leef- en werkomgeving

Schiphol vormt een belangrijk knooppunt in de internationale handelseconomie van Nederland en in het bijzonder van de Amsterdamse regio. Schiphol faciliteert iedere dag grote aantallen passagiers en werknemers. Voor Amsterdam is het van belang dat er op en rond dit knooppunt sprake is van een gezonde, schone en veilige leef- en werkomgeving. Op dit moment is dat onvoldoende het geval en is de balans ernstig verstoord. Het vliegverkeer van Schiphol veroorzaakt met de uitstoot van fijnstof en stikstof een ongezonde leef- en werkomgeving voor mens en natuur. Ook vliegtuiggeluid creëert veel overlast en gezondheidsproblemen. Een reductie van geluid, broeikasgassen en andere emissies, zoals ultrafijnstof, komt ten goede aan een gezondere leef- en werkomgeving voor huidige en toekomstige werknemers op Schiphol en de omwonenden in Amsterdam en de regio.

Onze inzet:

1.1. Pleiten voor het wettelijk vastleggen van een maximum aantal van 400.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.

We zien een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen van 20% ten opzichte van de huidige grens van 500.000 vliegtuigbewegingen als een essentieel onderdeel van het brede pakket aan maatregelen dat gezamenlijk de balans tussen Schiphol en haar omgeving moet herstellen. Hierbij dienen de belangen van omwonenden zwaarder te wegen dan de belangen van de luchtvaartsector. Deze reductie in vliegtuigbewegingen zorgt voor een directe afname van geluidshinder en uitstoot. Om de gewenste doelen te halen, ook met betrekking tot emissies, zijn daarnaast flankerende maatregelen noodzakelijk, waaronder een nachtsluiting en maatregelen die sturen op vliegtuigtype en de manier van vliegen. Het

wettelijk vastleggen van deze reductie en flankerende maatregelen is haalbaar zonder ernstige gevolgen voor de netwerkkwaliteit en de economie.¹ Amsterdam staat bovendien achter de motie die door de Tweede Kamer is aangenomen met daarin de oproep aan het kabinet om Lelystad Airport niet te openen voor commerciële vluchten ([Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)). Het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar Lelystad verzwakt de effecten van de voorgestelde maatregelen en leidt amper tot emissiereductie van CO₂ of andere broeikasgassen. De verplaatsing betekent met name een verschuiving van overlast naar een andere regio.

1.2. Oproepen aan het kabinet om zo spoedig mogelijk met een aangepast Luchthavenverkeersbesluit (LVB) te komen dat voldoende rechtsbescherming biedt voor omwonenden.

De huidige situatie, waarin het wettelijk geldende LVB niet gehandhaafd wordt en er in plaats daarvan anticiperend gehandhaafd wordt, heeft geleid tot een juridisch vacuüm en onvoldoende rechtsbescherming voor omwonenden. We dringen er bij het Rijk op aan dat de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld door een aangepast LVB te implementeren en te handhaven. Conform de uitspraak van de rechter op 20 maart jl. dient in dit nieuwe LVB ook rechtsbescherming te worden geboden aan bewoners buiten de vastgestelde geluidscontouren ([Staat handelt onrechtmatig: belang omwonenden Schiphol stelselmatig ondergeschikt aan luchtvaart \(rechtspraak.nl\)](#)).

1.3. Oproepen tot het stoppen met nachtvluchten.

Nachtvluchten zijn een belangrijke oorzaak van de geluidsoverlast en slaapverstoring bij omwonenden met negatieve gezondheidseffecten tot gevolg. Amsterdam pleit dan ook voor een volledige

¹ TO70, Notitie aan Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), DGLM, Actualisatie effect op jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol. 8 februari 2023.

CE Delft, MKBA Groei en krimp Schiphol, Analyse van groei en krimp voor welvaart van Nederland en Schipholregio. Juni 2021. In opdracht van Gemeente Aalsmeer.

'Met welke bestemmingen zou Nederland via Schiphol verbonden moeten zijn en tot welke omvang van het Schipholnetwerk leidt dit?' Notitie Ministerie I&W, DGLM. Bijlage bij Hoofdlijnenbrief Schiphol van Minister I&W aan Tweede Kamer, 24 juni 2022.

nachtsluiting tussen 23:00 uur en 7:00 uur om zo de nachtrust van omwonenden te herstellen. Schiphol stelt zelf ook een nachtsluiting voor en het Rijk voert een impactstudie uit naar de effecten van een dergelijke sluiting. Ongeacht de uitkomsten van deze studie bepleit Amsterdam het invoeren van een nachtsluiting op de kortst mogelijke termijn. Amsterdam is zich ervan bewust dat hiervoor de Balanced Approach procedure doorlopen dient te worden en dringt er dan ook op aan hier zo spoedig mogelijk mee te beginnen.

1.4. Pleiten voor het weren van privévliegtoegen en klein zakelijk verkeer door sluiting van de Oostbaan voor niet-maatschappelijke vluchten.²

Privévliegtoegen zorgen voor onevenredig veel geluidsoverlast en uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂. Zo stoot een privévliegtoeg per passagier gemiddeld vijf tot zeven keer zoveel CO₂ uit als een commercieel vliegtoeg ([De extra CO2-uitstoot van luxe luchtvaart. Overzicht van emissies van privévliegtoegen en businessclass in Nederland - CE Delft](#)). Bovendien is een groot deel van deze vluchten gericht op vakantiebestemmingen en zijn er naar de meest gevlogen bestemmingen zoals Londen, Parijs, Ibiza, Barcelona en Nice voldoende lijndiensten beschikbaar. Daarom steunt Amsterdam het plan van Schiphol om privévliegtoegen en klein zakelijk verkeer vanaf 2025-2026 te weren. Door sluiting van de Oostbaan voor alle niet-maatschappelijke vluchten moeten deze privévluchten gebruik maken van het hoofdbanenstelsel waarvoor in de praktijk weinig slots beschikbaar zijn. Door de beperkte beschikbaarheid van slots zal het aantal privévluchten vanzelf dalen.

1.5. Pleiten voor versnelde invoering en intensivering van emissiebeperkende maatregelen voor vliegtoegen, grondmaterieel

en verkeer op de grond.

We steunen en stimuleren in dit kader de plannen van Schiphol, waarin wordt ingezet op het fors terugdringen van het aantal verkeersbewegingen met fossiele verbrandingsmotoren aan de landzijde. Deze maatregelen zijn onder andere gericht op het reduceren van de uitstoot van stikstof, fijnstof en CO₂ en verbeteren de luchtkwaliteit en werkomgeving op en bij de luchthaven. Aan de luchtzijde van Schiphol streeft de luchthaven naar enkel uitstootvrije voertuigen in 2030 en het terugdringen van de uitstoot van taxiënde vliegtoegen. Innovatie blijft hierin van groot belang. Amsterdam is groot voorstander van het versneld invoeren van het elektrisch taxiën van vliegtoegen en bepleit de intensivering van de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen. Ook pleiten we voor strengere internationale kwaliteitseisen voor kerosine.

1.6. Aanmoedigen van een diervriendelijkere aanpak voor het beheer van de ganzenpopulatie en afschot van ganzen zoveel mogelijk voorkomen.

De ganzen die zich bevinden in de natuur rondom Schiphol vormen een gevaar voor de luchtverkeersveiligheid. Daarom is door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen het 'Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020- 2024' opgesteld. De provincie Noord-Holland heeft op grond hiervan een Faunabeheerplan voor ganzen opgesteld waarin een combinatie van beheersmaatregelen voor de ganzenpopulatie is beschreven, waaronder nestenbehandeling, preventieve maatregelen treffen en het vangen en doden van ruiende ganzen. Wij pleiten voor een duurzame oplossing zoals een combinatie van preventieve maatregelen en inrichtingsmaatregelen, waarbij terreinen – exclusief rustgebieden – minder geschikt worden gemaakt voor ganzen, zodat zo min mogelijk ganzen behoeven te worden afgeschoten.

² Maatschappelijke vluchten zijn voor spoedeisende hulpverlening en ter uitvoering van politietaken.

Doel 2

Betere arbeidsomstandigheden en -voorwaarden op Schiphol

Iedereen moet op een gezonde en veilige manier en voor een eerlijk loon kunnen werken op Schiphol. Als aandeelhouder verwachten wij van al onze deelnemingen dat zij een voorbeeldfunctie vervullen in hun eigen sector op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Zij behoren zich in te zetten voor goed werkgeverschap en het welzijn van werknemers als prioriteit te stellen (in plaats van de laagste afleverprijs). Goede arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden zijn van belang voor werknemers van de luchthaven, als ook voor werknemers in de ketens en bij partners.

De aangekondigde plannen van Schiphol ter verbetering van de arbeidsomstandigheden dienen zo snel mogelijk te worden uitgevoerd. Amsterdam pleit voor voldoende passende maatregelen die de gezondheid van werknemers borgen door ze te beschermen tegen de gevolgen van (te) zwaar fysiek werk en een slechte luchtkwaliteit. De doelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals omschreven in het eerste doel, dragen ook bij aan een betere en gezondere werkomgeving.

Onze inzet:

2.1. Oproepen tot meer inspanning van Schiphol en partners voor betere arbeidsomstandigheden.

Schiphol heeft zich gecommitteerd aan het verbeteren van de arbeidsomstandigheden, onder andere door te investeren in onderhoud, vernieuwing en verduurzaming. Als aandeelhouder zal Amsterdam erop toezien dat de gestelde doelen tijdig bereikt worden. Hierin letten we nadrukkelijk op het zo snel

mogelijk voltooiën van de implementatie van tilhulpen, gezien dit het werk van bagageafhandelaren sterk verlicht. Dit is één van de maatregelen waarmee meer nadruk komt te liggen op goede en gezonde arbeidsomstandigheden in plaats van lage prijzen en een continue concurrentiestrijd, met ongezonde arbeidsomstandigheden tot gevolg.

Wat betreft ultrafijnstof volgt Amsterdam de lijn van de Arbeidsinspectie: werknemers moeten beter beschermd worden tegen de zeer ongezonde uitstoot van kerosinemotoren. Maatregelen voor emissiereductie, meer afstand tussen de werkers en motoren, luchtfilters en beschermende kleding moeten werknemers meer bescherming bieden. De toezeggingen die Schiphol heeft gedaan na de periodieke 'sociale dialoogtafel' ter verbetering van de werkkwaliteit houden wij scherp in het vizier.

2.2. Toewerken naar betere arbeidsvoorwaarden op Schiphol en een eerlijk loon.

Wat Amsterdam betreft zet Schiphol zich blijvend in voor een eerlijk en fatsoenlijk loon. De (extra) beloningen aan de top, zoals winstuitkeringen, moeten worden ingeperkt. We blijven ons inzetten voor beloningen voor al onze deelnemingen, dus ook Schiphol, conform WNT. Lonen voor praktijkgerichte medewerkers, zoals in de beveiliging, het (bus)vervoer en de schoonmaak moeten worden verbeterd. Daarnaast vragen we Schiphol baanzekerheid te bieden en zoveel mogelijk te werken met vaste contracten en degelijke roosters, en te streven naar diversiteit in het werknemersbestand. Wij zullen er nauwlettend op toezien dat de mensen die Schiphol draaiende houden weer centraal komen te staan in het beleid van de luchthaven.

Doel 3

Versnellen van verduurzaming van luchthaven en luchtvaart

Voor de gemeente Amsterdam is het verduurzamen van Schiphol en de luchtvaart van en naar Schiphol, van groot belang. Als stad voelen we de verantwoordelijkheid om alles op alles te zetten om de impact van klimaatverandering te beperken en te zorgen voor een duurzame en leefbare stad voor huidige en toekomstige generaties.

Het reduceren van de CO₂-emissies en andere broeikasgassen van de luchtvaart is van groot belang voor het behalen van de Nederlandse klimaatdoelen. Voor de meeste sectoren zijn de klimaatdoelen voor de komende jaren al vastgelegd in de klimaatwet, maar voor de luchtvaart is dat niet het geval. Het kabinet heeft een voorstel gedaan voor het instellen van een wettelijk plafond voor de hoeveelheid CO₂ die de luchtvaart, vertrekkend vanuit Nederland, mag uitstoten. Hiermee ontstaat er een prikkel voor zowel de sector als de overheid om werk te maken van verduurzaming van de luchtvaart. De ambitie is om het plafond in 2025 in te voeren. Amsterdam is voorstander van dit CO₂-plafond en pleit ervoor vast te houden aan de invoering in 2025. Tegelijkertijd blijven verdere prikkels voor verduurzaming achter. Daarom stellen wij aanvullende maatregelen voor.

Onze inzet:

3.1. Aanmoedigen van beprijzing van de luchtvaart volgens het principe 'de vervuiler betaalt' en een gelijk speelveld met andere verkeersmodaliteiten.

Vliegen is relatief goedkoop, omdat vliegen nauwelijks belast wordt. Er worden geen BTW en accijnzen geheven over verkochte tickets en 'true pricing' – waarbij alle maatschappelijke kosten in de prijs zijn verwerkt – is nog ver weg. Hierdoor is er een ongelijk

speelveld in het voordeel van luchtvaart met andere vervoersmodaliteiten (zoals reizen per trein). Veel van dit voordeel ligt vast in internationale verdragen en afspraken. Desalniettemin pleit Amsterdam ervoor een eerste stap te zetten richting een gelijk speelveld en het 'true pricing' principe.

Amsterdam is voorstander van het op korte termijn invoeren van een afstandsafhankelijke vliegbelasting die tevens varieert naar vliegklasse. Hiermee dragen de sterkste schoulers de zwaarste lasten. Een in de tijd toenemende en afstandsafhankelijke vliegbelasting zoals doorgerekend in het rapport van SEO c.s. (2023) is tevens een mooi begin richting het principe 'de vervuiler betaalt.' Los van het invoeren van een afstandsafhankelijke vliegbelasting is Amsterdam net als Schiphol voorstander van het uitbreiden van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) naar intercontinentale vluchten. Momenteel geldt ETS alleen voor vluchten binnen Europa.

3.2. Oproepen tot het invoeren van een kerosinebelasting.

Amsterdam is, net als Schiphol, voorstander van het invoeren van een Europese dan wel mondiale belasting op kerosine. Dit kan gradueel worden ingevoerd. Voor zover internationale verdragen de invoering van indirecte belastingen op kerosine verhinderen, zal de diplomatieke inspanning moeten worden geïntensiveerd om dit te veranderen. Op dit moment ligt er een voorstel in Brussel tot wijziging van de Richtlijn Energiebelastingen (EBR). Hierin wordt onder andere de algemene vrijstelling ingetrokken voor energieproducten en elektriciteit die worden geleverd aan de lucht- en scheepvaartsector, met een overgangperiode van 10 jaar. Tijdens de overgangperiode zal een nultarief gelden voor duurzame brandstoffen (SAF) en wordt bepaalde walstroom vrijgesteld van

energiebelasting om de ontwikkeling en het gebruik ervan te stimuleren. Het gaat dan om walstroom die wordt geleverd aan stationaire vliegtuigen. Kerosinebelasting en andere vormen van beprijzing versnellen duurzame innovaties in de luchtvaart.

3.3. Pleiten voor verplichte bijmenging van SAF (klimaatneutrale bio- of synthetische kerosine) en inzetten op uitstootvrij verkeer op de luchthaven en het uitstoot vrij taxiën van vliegtuigen

Amsterdam is een groot voorstander van de verplichte bijmenging van SAF (klimaatneutrale bio- of synthetische kerosine), ook vanwege de impact op het klimaat. Naar verwachting is er in 2030 voldoende productiecapaciteit om aan de marktvraag binnen de EU te kunnen voldoen op basis van een verplichte bijmenging van 6%. Amsterdam pleit echter voor een hogere verplichte bijmenging die snel oploopt richting 50% in 2050. Dit is nodig om het Parijsakkoord te halen. Daarnaast is Amsterdam ook groot voorstander van het al onder punt 1.5 voorgestelde uitstootvrij maken van het verkeer op de luchthaven en het versneld invoeren van het elektrisch taxiën³ van vliegtuigen. Naast de vluchtfase levert ook de taxifase een grote bijdrage aan de emissie van CO₂ en andere luchtverontreinigende stoffen.

³ De taxiroutes verbinden de start-/landingsbanen met de vliegtuigopstelplaatsen (VOPs)

Doel 4

Een vernieuwde blik op internationale en multimodale bereikbaarheid

Hoe meer mensen per trein tussen Europese steden reizen in plaats van per vliegtuig, hoe beter dat is voor het klimaat en de leefomgeving. De CO₂-uitstoot van reizen per trein is gemiddeld genomen zo'n 80% lager dan reizen per vliegtuig. Bovendien stoot een trein geen schadelijke stoffen uit. Volgens een recent onderzoek van het KiM⁴ kunnen naar verwachting in 2030 tussen de 5.600 en 16.000 vluchten door de trein worden vervangen. Dit sluit aan bij de Actieagenda Trein en Luchtvaart, een gezamenlijke agenda van KLM, NS, ProRail, Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en bij de plannen van de Europese Commissie om de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) in 2050 voltooid te hebben. De mate waarin de overgang van reizen per vliegtuig naar reizen per trein kan worden gerealiseerd hangt sterk af van de verbeteringen op het spoor tussen Nederland en andere Europese landen. Dat vergt een forse investering.

Onze inzet:

4.1. Toewerken naar het afschaffen van vluchten van en naar bestemmingen die volwaardig kunnen worden bediend door de trein.

Amsterdam is een groot voorstander van het beperken en uiteindelijk stoppen met korte afstandsvluchten naar bestemmingen die zijn gelegen binnen een straal van circa 800 kilometer vanaf Schiphol en waarvoor een volwaardig alternatief per trein aanwezig is. Wij dringen er bij het Rijk op aan om met een duidelijke en actiegerichte agenda te komen waarmee dit kan worden gerealiseerd. Bij de Europese Commissie dringen wij erop aan om werk te blijven maken van de doelstellingen van de TEN-T en specifiek om te zorgen voor harmonisatie en versnelling van snel internati-

onaal treinverkeer binnen de Europese Unie door verbetering van ticketing, infrastructuur en door voldoende middelen beschikbaar te stellen. Wij pleiten ook voor het invoeren van een extra heffing op vluchten naar bestemmingen waar een alternatief met de trein voor handen is om zo de transitie te stimuleren. De opbrengsten zouden dan ten goede moeten komen aan verbetering van internationale treinverbindingen.

4.2. Oproepen tot het verbeteren OV tussen Amsterdam en Schiphol.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn investeringen nodig om de bereikbaarheid van een van de belangrijkste (OV)-knooppunten te verbeteren en ruimte te creëren op het spoor voor (inter)nationaal treinverkeer. Daarvoor is het van groot belang dat de Noord-Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp via Schiphol. Door passagiers tussen Schiphol en Amsterdam per metro te vervoeren zijn er op dit traject minder treinen nodig en valt er ruimte op het spoor vrij voor meer (inter)nationale treinen. Een goed en betaalbaar internationaal treinnetwerk draagt ook bij aan het beperken van het aandeel korte afstandsvluchten, evenals de vernieuwing en uitbreiding van station Zuid met een terminal voor internationale treinen. Nakoming en uitvoering van de gemaakte afspraken in het BO MIRT in november 2022 zijn hiervoor noodzakelijk.

Daarnaast wil Amsterdam het OV tussen Schiphol en Amsterdam verbeteren door o.a. te investeren in fietsroutes tussen Amsterdam en Schiphol, het uitbreiden van Airport Express buslijnen, vrije busbanen en een snelle busverbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Oost.

⁴ In 2030 kunnen naar verwachting tussen 5.600 en 16.000 vluchten door de trein vervangen worden. Bij een gemiddelde vliegtuigbezetting van 150 passagiers betekent dit dat tussen 0,8 en 2,4 miljoen vliegreizen per jaar door de trein kunnen worden vervangen. In 2040 gaat het om 11.000 tot 23.000 vluchten, wat neerkomt op 1,6 tot 3,4 miljoen vlieg-reizen. Deze vlieg-reizen zijn goed voor 6% tot 22% van alle vlieg-reizen op 13 verbindingen die het KiM heeft onderzocht: Londen, Bristol, Birmingham, Parijs, Bazel, Brussel, Berlijn, Hannover, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, München en Kopenhagen.

Doel 5

Een beter ruimtelijk en economisch evenwicht voor de regio rondom Schiphol

Amsterdam wil met de regio bouwen aan meer evenwicht, diversiteit en samenhang in de stad en in de regio. We willen daarbij de economische kracht van de hele regio versterken en tegelijkertijd de druk op Amsterdam verminderen. Dat willen we doen door samen met partners kansen te benutten in de stadsdelen en in de regiokernen, met nieuwe ruimte voor wonen, werken, kennis en bezoekers. Lokale behoeften en de eigenheid staan bij de ontwikkeling van deze kernen centraal. De huidige omvang en operatie van Schiphol staat deze ontwikkelingen in de weg.

Onze inzet:

5.1. Ruimte voor woningbouw creëren door krimp, aanpassing en optimalisatie van de vliegoperatie.

De behoefte aan nieuwe woningen, voorzieningen en ruimte voor verschillende vormen van werk in en om Amsterdam is groot. Het demissionaire kabinet heeft een grote ambitie uitgesproken in het Nationaal Bouwplan: vóór 2031 moeten er 900.000 nieuwe woningen worden gebouwd, waarvan 250.000 in de regio Amsterdam. Tegelijkertijd is de ruimte om meer woningen te bouwen schaars en moeten Amsterdam en omliggende gemeenten de komende jaren veel moeite doen om voldoende woningen beschikbaar te maken. De impact op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van Schiphol als gevolg van de geluidbelasting van de huidige operatie op Schiphol maakt het welhaast onmogelijk om aan de woningbouwopgave te kunnen voldoen. Amsterdam pleit voor het terugdringen van de geluidbelasting-contouren van Schiphol. Dit om negatieve gezondheidseffecten in de omgeving te beperken en voldoende ruimte te bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie

Amsterdam 2050. Deze extra woningbouw kan niet alleen bijdragen aan meer (betaalbare) woningen, het levert ook welvaartswinst op door het beter gebruik maken van de agglomeratievoordelen.

5.2. Toewerken naar een nieuwe gezamenlijke Luchthavenvisie Schiphol.

Bouwstenen worden hiervoor uiteraard al gelegd in de NOVEX Schiphol, de NOVEX MRA en de nieuwe Nota Ruimte. Tegelijkertijd pleiten we ervoor dat we met lokale partners, gemeenten en provincie toewerken naar een inspirerend perspectief voor de (middel)lange termijn. Binnen de Amsterdamse Ontwikkelstrategie 2035 is al een zogenaamde regionale inzet opgenomen. In verschillende richtingen vanuit Amsterdam gezien is veel dynamiek

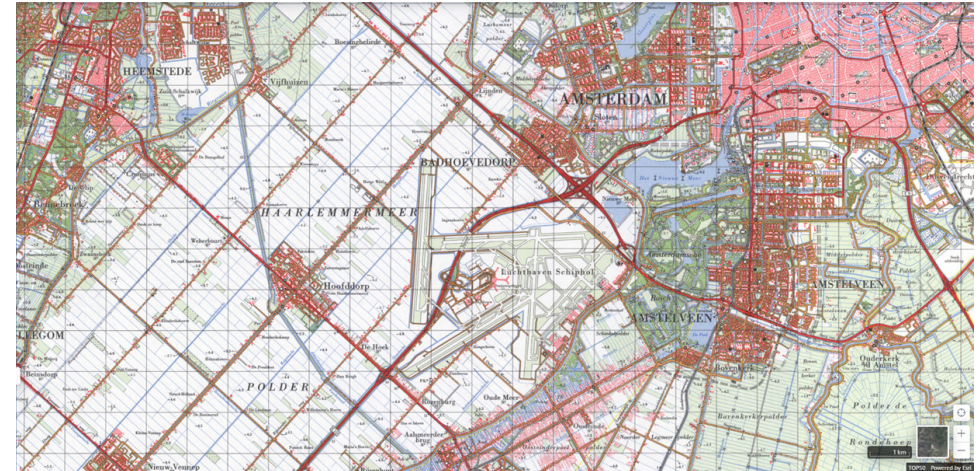
De regionale inzet van de Ontwikkelstrategie Amsterdam 2035



met de directe buurgemeenten en komen vele complexe opgaven bij elkaar. Zo ook in het gebied tussen Amsterdam en Hoofddorp, waar Schiphol middenin ligt. Verdichtingsopgaven zoals Zuidas en Schinkelkwartier in Amsterdam en het stationskwartier in Hoofddorp en de daarbij geplande verlenging van de Noord-Zuidlijn zijn belangrijke ontwikkelingen voor de toekomst van de regio. De vele gronden van de SADC (Schiphol Area Development Company) in dit gebied moeten op een passende manier worden ontwikkeld en worden gekoppeld aan de huidige vragen vanuit de samenleving.

5.3. Baangebruik nader onderzoeken voor een betere ruimtelijke balans in relatie tot het baangebruik Schiphol.

In de afgelopen 100 jaar is niet alleen Schiphol, maar ook het omliggende stedelijke gebied gegroeid. De luchthaven en de steden zijn zo steeds verder met elkaar verbonden geraakt, maar zitten ook in elkaars schaarse ruimte. Het is voor de regio belangrijk om een goede integrale afweging te maken hoe om te gaan met de indeling van deze ruimte. Om een goede afweging te maken bij het zoeken naar de juiste balans is het nodig om het huidige gebruik van de banen onder de loep te nemen, mede met het oog op krimp en duurzaamheidsmaatregelen zoals eerder in het position paper genoemd. Door het baangebruik te onderzoeken en te relateren aan de verschillende functies kunnen er mogelijkheden ontstaan die een nieuw ruimtelijk perspectief bieden voor de regio. Het baangebruik kan worden meegenomen in de visie voor de langere termijn.



De Schipholregio in 1975

De Schipholregio in 2022



Doel 6

Verbetering van de governance van Schiphol

De huidige verdeling van taken en bevoegdheden op en rond Schiphol is sterk versnipperd en maakt effectieve naleving van wettelijke normen kwetsbaar, hetgeen heeft bijgedragen aan een verslechtering van de rechtsbescherming van omwonenden. Geen van de betrokken partijen is in staat gebleken om adequaat op deze verslechtering in te spelen en de positie van omwonenden voldoende te beschermen. Er moet daarom een governancestructuur komen die bijdraagt aan herstel van effectieve rechtsbescherming en helpt om gestelde doelen te realiseren. Dit is ook een opdracht aan alle betrokken overheden en gelieerde organisaties.

Onze inzet:

6.1. De beschikbare gremia van de gemeente gebruiken voor de doelen en inzet die in dit position paper gesteld zijn.

Dit doen we in contact met het Rijk vanuit haar positie als beleidsverantwoordelijke. Luchthavenbeleid raakt onze stad, haar inwoners en omliggende gebieden op diverse manieren. Dit rechtvaardigt dan ook een stem in de besluitvorming. Daarnaast zetten we ons in voor de gestelde doelen binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)⁵ en overleggen we met omwonenden en maatschappelijke organisaties. Dit doen wij tevens in het kader van verschillende programma's, waaronder de NOVEX Schiphol.

6.2. Invulling geven aan het activistisch aandeelhouderschap met de ingezette lijn van het position paper.

Met een aandeel van 20% is Amsterdam een minderheidsaandeelhouder van Schiphol. Hoewel besluiten over o.a. vliegbewegingen, aanvliegroutes en belastingheffing elders worden genomen, heeft Schiphol ook ruime bedrijfsvrijheid. In dit kader spannen we

ons als aandeelhouder in voor een versnelde verduurzaming van de bedrijfsvoering, verbetering van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en het beperken van capaciteitsuitbreidingen. Daarnaast zien we erop toe dat Schiphol zich blijft inspannen voor een gezonde, schone en veilige leef- en werkomgeving.

Ook blijven wij als aandeelhouder inzetten op het verlagen van de beloning van het bestuur en de Raad van Commissarissen. Op basis van het beloningsbeleid Deelnemingen dient de beloning van bestuurders en commissarissen binnen de actuele WNT-II norm te vallen. Daarnaast blijven we aandacht vragen voor diversiteit aan de top. Dit betreft diversiteit op het gebied van maatschappelijke achtergrond, leeftijd, ervaring, gender en etniciteit. Met een aandeel van 20% hebben wij als Amsterdam geen doorslaggevende stem, maar wel een luide stem en die zullen we ook laten horen.

6.3. Verkennen van verbeteringen en alternatieven voor de huidige governancestructuur.

Om ervoor te zorgen dat effectieve rechtsbescherming duurzaam wordt hersteld en overeengekomen beleidsdoelen worden gehaald, verkennen we hoe de verdeling van taken en bevoegdheden anders kan. In dit kader bekijken we betrokken organisaties en hun verantwoordelijkheden kritisch en zoeken we naar verbetering. Een mogelijke denkrichting is het inzetten op meer integraliteit, bijvoorbeeld in de vorm van een airport authority. In een dergelijke organisatie, in de vorm van een zelfstandig bestuursorgaan, kunnen taken worden gecentraliseerd die nu nog versnipperd zijn over verschillende organisaties. Dit en andere voorstellen verkennen we in de komende periode verder en kunnen eventueel aansluiten bij het Hoofdlijnenbesluit van het Rijk.

⁵ De Bestuurlijke Regie Schiphol, BRS, is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de regio rondom Schiphol.

Colofon

**Position Paper Schiphol is opgesteld in opdracht van
Wethouder Hester van Buren.**

Datum

24 juni 2024

Gemeente Amsterdam

Ambtelijk Opdrachtgeverschap

Thea de Vries (Cluster Ruimte & Economie)

Projectleiding

Martijn van Vliet, Michiel Vlam (Economische Zaken en Cultuur), Marcel Bloemendal, Marjolein de Mooij (Ruimte en Duurzaamheid), Willem Moolenbeek (Public Affairs)

Klankbordgroep

Gelbrich Nieuwe Weme (Deelnemingen), Angélique Blom-Meyer (Public Affairs), Cor de Jong, Peter Kroon (Grond en Ontwikkeling), Ger Rolsma, Jacob Hulder (Vervoer en Openbare Ruimte), Susanne van der Kooij, Martijn Veenstra, Ymke Hofhuis (Ruimte en Duurzaamheid), Michiel Bassant (Ruimte & Economie)

Beeld voorblad

One Architecture & Urbanism