

Verslag bijeenkomst Luchtvaart: Vliegen binnen de grenzen

Woensdagavond 22 februari organiseerde de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland (MNH) een bijeenkomst getiteld 'Vliegen binnen de grenzen'. Bij deze bijeenkomst, in het dorpshuis van Badhoevedorp, konden burgers stellingen formuleren over de luchtvaart, in het bijzonder over de toekomst van Schiphol. Vervolgens legden zij deze stellingen voor aan verschillende politici, voornamelijk (kandidaat) Statenleden van de Provinciale Staten van Noord-Holland.

Sijas Akkerman, directeur van MNH, leidde de avond in met de actuele stand van zaken van Schiphol. Hij refereerde onder ander aan uitspraken van minister Harbers van Infrastructuur & Waterstaat. Die maakte vorig jaar bekend dat Schiphol het maximum aantal vluchten per november 2023 zou moeten verlagen van 500.000 naar 440.000, maar gaf begin dit jaar aan dat deze termijn niet haalbaar is.

Ook werd alvast een voorzetje gegeven voor de drie belangrijkste thema's van de avond: geluid en gezondheid, natuur en klimaat en werken en wonen. Hierbij gaf Sijas Akkerman de kritische visie van MNH op Schiphol: zo stipte hij de verwachte stikstofbelasting aan als de luchthaven in 2024 pas gaat krimpen. Daarnaast pleitte hij voor CO₂-doelen en stikstofdoelen per luchthaven.

Daarna waren de burgers aan zet. Er waren inwoners, belangenverenigingen, lokale raadsleden en kritische volgers van de luchtvaart aanwezig. In aparte discussiegroepen bogen zij zich over de drie thema's van de avond, om daar vervolgens stellingen aan te verbinden. Per stelling stelden de uitgenodigde politici zich op aan de kant van 'voor' of 'tegen', of ergens in het midden daarvan.

Schiphol: dag en nacht een discussiepunt

De eerste stelling luidde: 'Nachtvluchten moeten verdwijnen'. Het overgrote deel van de zeven politici liep naar het blaadje met 'voor'. Toch volgde er een fel debat. Lijsttrekker Fred Sanders van AWP trok de aandacht door als enige bij 'tegen' te gaan staan. Voor Sanders ging het afschaffen van de nachtvluchten te ver: hij stelde dat je met een reële oplossing moet komen als je de nachtvluchten kwijt wil.

De ChristenUnie neigde meer richting het midden. Kandidaat-Statelid Joke Hoogendoorn, nummer drie op de kieslijst, uitte haar vrees dat een verbod op nachtvluchten zou leiden tot meer vluchten overdag. De politiek moet zich volgens haar daarom niet blind staren op de nachtvluchten: 'Reductie is een doel op zich, maar vluchten overdag zijn daarbij ook een probleem.'

Over één ding waren de politici het eens: mensen mogen absoluut geen slaapproblemen ondervinden door het lawaai van de vliegtuigen. 'Slaap is voor iedereen ontzettend belangrijk', stelde Jan-Jaap de Kloet, lijsttrekker van de partij Onafhankelijke Politiek Noord-Holland. Wel stipte hij aan dat een maatschappij als KLM moeite zou kunnen hebben met een besluit om nachtvluchten te schrappen. 'We moeten met KLM in gesprek blijven', aldus De Kloet. Ines Kostić, Statenlid en lijsttrekker van de Partij voor de Dieren Noord-Holland pareerde die stelling: 'Het is aan een bedrijf zelf om oplossingen te vinden'.

Hubfunctie anders aanvliegen

Ook de zogenaamde hubfunctie van Schiphol kwam aan bod. De hubfunctie houdt in dat Schiphol een aantrekkelijke locatie is voor passagiers om te landen en over te stappen op andere vluchten, zonder dat zij dus verder verblijven in Nederland.

Jan-Jaap De Kloet beargumenteerde dat we de hubfunctie moeten reduceren, maar niet helemaal moeten afschaffen, omdat er ook sprake is van een economisch belang. Volgens de Piratenpartij en D66 levert de hubfunctie juist weinig op, ook voor de Nederlandse economie. Statenlid Nicole van der Waart van GroenLinks stelde Schiphol ongeschikt te vinden als hublocatie en Ines Kostić wilde de focus van de discussie juist verleggen naar 'het aanpakken van de klimaat- en natuurriscrisis en beschermen van welzijn.'

Toch bleef het economische aspect een heet hangijzer. Een spreker uit de zaal bracht de actuele discussie over het Nederlandse vestigingsklimaat voor bedrijven ter sprake: hij vroeg zich af wat het gaat betekenen als de hubfunctie van Schiphol verdwijnt, met de kennis dat sommige multinationals Nederlands reeds verlaten hebben. AWP sloot zich hier grotendeels bij aan en noemde Nederland een 'hubland'. Lijsttrekker Sanders wilde de hubfunctie van Schiphol dan ook niet helemaal uitvlakken, maar de overlast reduceren en andere manieren van reizen door Europa stimuleren: bijvoorbeeld met de trein.

Een zee van ruimte?

Één ding is duidelijk: alle partijen die aanwezig waren kijken kritisch naar de huidige staat van Schiphol. Voor groei op de huidige locatie is in elk geval geen enthousiasme. Maar waar het ging om alternatieven laaide de discussie weer op: onvermijdelijk kwam de eventuele aanleg van landingsbanen op de Noordzee ter sprake.

De AWP was voor, met het argument dat het dan mogelijk is om de hinder naar zee te verplaatsen. Toch stelde Sanders dat we moeten waken voor ongebreidelde groei, ook op zee. 'Krimp en naar zee', zo vatte hij zijn standpunt samen. Hier sloot OPNH zich bij aan. De natuurvervuiling mocht zich volgens De Kloet niet verplaatsen naar zee en stranden, maar de lijsttrekker van OPNH zag een luchthaven zee wel voor zich, te bereiken met een monorail vanaf het vaste land.

Niet iedereen was enthousiast. Zo betoogde D66'er Sicco Jan Bier, raadslid in Haarlemmermeer, dat het plan niet verenigbaar is met de klimaatdoelstellingen. Ook is het volgens hem economisch niet rendabel. Matthijs Pontier van de Piratenpartij deelde deze mening. 'Ik wil alle plannen bekijken met een open vizier, maar ik vind het een immens project', gaf hij aan. 'Je moet er eerst veel insteken voordat je er wat uit krijgt. De enige reden om het te doen is als je Schiphol eigenlijk wil laten groeien.' Pontier vindt dit in verband met het klimaat niet verstandig. Joke Hoogendoorn van de ChristenUnie bracht in dat het probleem van de uitstoot blijft bestaan en ziet letterlijk weinig ruimte voor een luchthaven op zee. Ines Kostić betoogde dat het project belastinggeld zou kosten, waar sommige belastingbetalers niet op zitten te wachten.

Een spreker uit de zaal reageerde en wees de politici op de toekomstige bevolkingsgroei, met name in de Randstad. Precies de regio waar Schiphol zich bevindt en omwonenden overlast hebben van het vliegverkeer. De luchthaven moet volgens hem dus wel ergens anders heen verhuizen. Zijn voorstel: de Maasvlakte in Rotterdam. GroenLinks bleef erbij dat dit het probleem zou verplaatsen. OPNH en AWP steunden de spreker in zijn zorgen.

Hoogendoorn vindt in elk geval dat er snel oplossingen moeten komen op het dossier Schiphol. Zij zag parallellen met de stikstofcrisis en Tata Steel: 'Als ik nu hoor over de gezondheidsproblemen met Schiphol, dan zie ik wel wat aankomen. Dan denk ik dat de druk groter wordt om iets te gaan doen, om aan de gezondheidsnormen te gaan voldoen.'

Rol van de Provincie

De avond in Badhoevedorp raakte aan complexe problemen, die vragen om nationale of misschien zelfs Europese oplossingen. De verkiezingen van 15 maart gaan echter over de Provinciale Staten. Daarom waren de aanwezigen ook erg benieuwd naar de meningen van de politici over de rol van de Provincie ten opzichte van Schiphol. Sijas poneerde de stelling: de Provincie moet meer

verantwoordelijkheid nemen om op te treden tegen de uitstoot van schadelijke stoffen door Schiphol. Daar sloten alle politici zich bij aan.

Ines Kostić was van mening dat de gedeputeerde stelliger moet optreden als hij aan tafel zit met Schiphol en stelde dat de PvdD hierop heeft aangedrongen. Van der Waart van GL bracht daar tegenin dat er al flinke stappen zijn gezet, hoewel het van haar sneller mag. Er ontspon zich een discussie, waarin de Partij voor de Dieren de lat te laag vindt liggen bij de eisen tegenover Schiphol. GroenLinks claimde juist dat er nu een stevige voet tussen de deur staat en dat er dankzij brieven vanuit de Provincie gesprekken komen met de minister.

OPNH benadrukte het belang van de burgers: 'Te vaak wordt gezegd: 'daar gaan wij niet over.' Maar het gaat om de mensen. Ook al ga je er als Provincie niet over, dan moet je toch zeggen: 'we vinden er wat van.' De kracht zit hem in de herhaling, dus blijf die GGD-rapporten naar Den Haag sturen om te laten zien dat je het als Provincie belangrijk vindt.' Joke Hoogendoorn zei namens de ChristenUnie dat de Provincie als opdrachtgever van de Omgevingsdienst al mogelijkheden heeft om scherper te zijn als het gaat om milieuvervuiling. De AWP voegde daar aan toe dat de Provincie ook goed de EU-wetgeving moet volgen en meer met Brussel in gesprek moet gaan. D66 sloot af met de opmerking dat er niet meer regels moeten komen, maar dat handhaving het belangrijkste is.

Geluidsnormen en klachtenprocedure

Met nog een paar stellingen voor de boeg en wat kritische vragen vanuit de zaal zetten de politici zich schrap voor het einde van de avond. Eerst over geluidsoverlast: Sijas lichtte toe dat het handhaven van de WHO-norm voor geluid een verdere krimp van Schiphol zou betekenen, tot zo'n 150.000 tot 200.000 vluchten per jaar. Hiermee zou de overlast flink wel flink worden aangepakt. De partijen konden zich vinden in het handhaven van de norm. AWP had wel een kanttekening: Fred Sanders herhaalde het belang van gezondheid, maar zei ook dat de oplossing niet direct kan komen en het dus nodig is om naar alternatieven te kijken, zoals de Maasvlakte en spreiding.

Een aanwezige namens actiegroep SchipholWatch stelde een vraag over de stikstofruimte die Schiphol op kan kopen van boeren en het gebrek aan transparantie hierbij. GroenLinks en Partij voor de Dieren beaamden dat dit een vreemde situatie is en gaan zich samen buigen over een motie.

Ook was er bij alle partijen eensgezindheid over de klachtenafhandeling van Schiphol, bijvoorbeeld over geluid. Het spreekwoord 'een slager die zijn eigen vlees keurt' kwam veel terug: de partijen vinden dat Schiphol hier niet helemaal zelf over mag gaan.

Sijas sloot af met de opmerking dat de aanwezige partijen een stuk meer uitgesproken zijn in hun kritiek op Schiphol, waar de lijsttrekkers vier jaar geleden terughoudender bleven. Zo was het een prikkelende avond waarin de politici goed zicht kregen op de zorgen van de burgers. En zij weten op hun beurt weer hoe de politici staan tegenover Schiphol.

